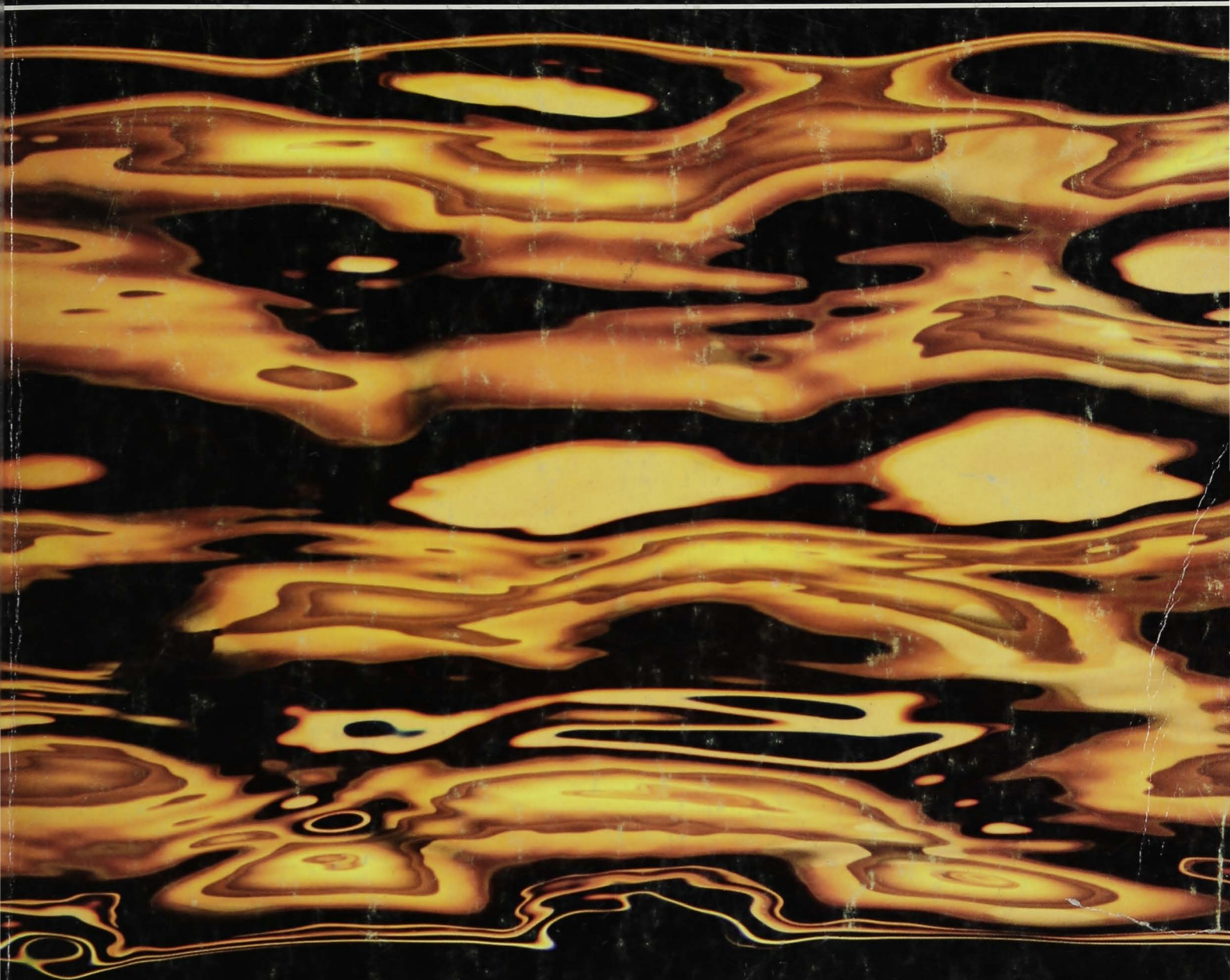


Rapport Annuel de l'Administrateur



**Caisse d'indemnisation des dommages dus à la
pollution par les hydrocarbures causée par les navires**

Canada



2002-2003



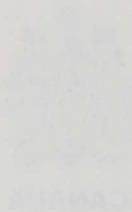
CANADA

Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport Annuel de l'Administrateur

2002 - 2003

Canada



Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires

Rapport Annuel de l'Administrateur

2002 - 2003

Publié par l'Administrateur
Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution
Par les hydrocarbures causée par les navires
90, rue Elgin, 8^e étage
Ottawa (Ontario) Canada
K1A 0N5

Tél.: (613) 990-5807
(613) 991-1726

Télec.: (613) 990-5423



CANADA

Ship-source Oil
Pollution Fund

90 Elgin Street - 8th Floor
Ottawa, Canada K1A 0N5

Caisse d'indemnisation des
dommages dus la pollution
par les hydrocarbures
causée par les navires

90, rue Elgin - 8ième étage
Ottawa, Canada K1A 0N5

L'Honorable David Collenette, C.P.
Député, Ministre des Transports
Ottawa (Ontario)
K1A 0N5

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel, concernant la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution, par les hydrocarbures, causée par les navires, couvrant l'exercice financier finissant le 31 mars 2003, conformément aux dispositions de l'article 100 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime*.

Je vous prie de croire, Monsieur le Ministre, à l'assurance de ma haute considération.

K.A. MacInnis, c.r.
Administrateur

Table des Matières

Communiqué de l'Administrateur	i
Résumé	v
1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur	1
2. Le plan canadien d'indemnisation	2
3. Événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures	5
3.1 <i>Vraquier Haralambos (1996)</i>	5
3.2 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998)</i>	6
3.3 <i>Navires des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)</i>	7
3.4 <i>Vraquier Algontario (1999)</i>	7
3.5 <i>Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)</i>	8
3.6 <i>Marina de Reed Point (1999)</i>	9
3.7 <i>Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)</i>	9
3.8 <i>Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000)</i>	10
3.9 <i>Navire de pêche Tahkuna (2000)</i>	10
3.10 <i>Navire de pêche Taurus (2000)</i>	11
3.11 <i>Skaubryn (2000)</i>	11
3.12 <i>Bateau de plaisance Trophy 13K112086 (2000)</i>	12
3.13 <i>Hors-bord de 17 pieds (2000)</i>	12
3.14 <i>Yacht Leedon (2000)</i>	13
3.15 <i>Barge Burrard Clean #17 (2000)</i>	13
3.16 <i>Bateau de pêche Island Provider (2000)</i>	13
3.17 <i>Embarcation de servitude Silver Bullit (2000)</i>	14
3.18 <i>Yacht Georgie Girl (2000)</i>	14
3.19 <i>Navire de pêche Prosperity (2000)</i>	14
3.20 <i>Bateau de pêche Flying Swan VI (2000)</i>	15
3.21 <i>Bateau de pêche Sandy S (2001)</i>	15
3.22 <i>Bâtiment à passagers Destiny I (2001)</i>	15
3.23 <i>Yacht Egret Plume II (2001)</i>	16
3.24 <i>Navire des Grands Lacs Canadian Transfer (2001)</i>	16
3.25 <i>Bateau de pêche Purple Rain (2001)</i>	16
3.26 <i>Transbordeur à passagers Scotia Prince (2001)</i>	16
3.27 <i>Navire à marchandises diverses Solander (2001)</i>	17
3.28 <i>Engin marin Twinkle (2001)</i>	17
3.29 <i>Épave du Carabobo (2001)</i>	17
3.30 <i>Plate-forme de forage Eirik Raude (2001)</i>	18
3.31 <i>Quai de la 4e avenue (Tofino, Colombie-Britannique) (2001)</i>	18
3.32 <i>Navire à marchandises diverses Lady Franklin (2001)</i>	18
3.33 <i>Bateau de plaisance Shamrock (2001)</i>	18
3.34 <i>Chalutier Amerloq (2001)</i>	18
3.35 <i>Bateau de pêche Linbe (2001)</i>	19
3.36 <i>Barge BCP Carrier #17 (2001)</i>	19
3.37 <i>Navire à marchandises diverses Ocean Venture I (2001)</i>	19
3.38 <i>Remorqueur Rivtow Lion (2001)</i>	20
3.39 <i>Marina de Reed Point (2001)</i>	21
3.40 <i>Bateau de pêche Roxanne Reanne (2001)</i>	21
3.41 <i>Navire marchandises diverses Sjard (2002)</i>	22
3.42 <i>Porte-conteneurs Cala Palamos (2002)</i>	22
3.43 <i>Transporteur de harengs Lavallee II (2002)</i>	22
3.44 <i>Remorqueur à la pêche Miles and Sea (2002)</i>	23
3.45 <i>Chalutier Katsheshuk (2002)</i>	23
3.46 <i>Vraquier Spring Breeze (2002)</i>	24
3.47 <i>Rivière Rouge, Michigan (2002)</i>	24
3.48 <i>Navire-citerne Captain Ralph Tucker (2002)</i>	25
3.49 <i>Brise-glace de la GCC Louis St. Laurent (2002)</i>	25

3.50	Bateau de pêche Karma (2002)	25
3.51	Bateau de pêche Royal Fundy 1 (2002)	25
3.52	Vraquier Saunier (2002)	25
3.53	Navire de pêche Mersey Venture (2002)	26
3.54	Usine à poisson F.N. Fisheries (2002)	26
3.55	Rejet non identifié d'hydrocarbures – Hopedale (Terre-Neuve et Labrador) (2002)	26
3.56	Bateau de plaisance Kung Fu (2002)	26
3.57	Vedette de croisière Jolie Vie (2002)	27
3.58	Rejet non identifié d'hydrocarbures – Rivière-au-Renard (Québec) (2002)	27
3.59	Navire de pêche Miss Western Way (2002)	27
3.60	Vraquier Canadian Prospector/Stellanova (2002)	28
3.61	Navire de pêche Freija (2002)	28
3.62	Bateau de pêche Lord Jim (2002)	28
3.63	Bateau de pêche Inlet Spirit (2002)	28
3.64	Vedette d'excursion à passagers Shamrock III (2002)	29
3.65	Bateau de plaisance Forrest Glen (2002)	29
3.66	Bateau de plaisance Clavella (2002)	29
3.67	Rejet non identifié d'hydrocarbures – Rivière Détroit (Rivière Rouge) (2002)	29
3.68	FV 1995-05 (2002)	30
3.69	Bateau de plaisance First Lady (2002)	30
3.70	Bateau de pêche Pretty Knotty (2003)	30
3.71	Bateau de pêche Sea Rake (2003)	30
3.72	Bateau de pêche Rough Rider (2003)	31
3.73	Navire roulier Camilla (2003)	31
3.74	Bateau de pêche Silver Eagle (2003)	31
3.75	Navire Northern Light V (2003)	31
3.76	Navire-citerne Wellington Kent (2003)	32
3.77	Sous-marin HCMS Windsor (2003)	32
3.78	Bateau de pêche Three K's (2003)	32
3.79	Bateau de pêche Amanda Eugene (2003)	32

4.	Remises en question et perspectives d'avenir	33
4.1	Dommmages causés à l'environnement	33
4.1.1	Dommmages causés à l'environnement - Environnement Canada	33
4.1.2	Évaluation et restauration des dommmages causés aux ressources naturelles	34
4.2	Mesures de prévention et d'intervention au Canada	35
4.2.1	Prévention par l'entremise de partenariats - REET	35
4.2.2	Déversements d'hydrocarbures provenant des égouts d'eaux pluviales et des déversoirs communs d'égouts (CSOs)	36
4.2.3	Stratégie d'intervention en Arctique	37
4.2.4	Résidus d'hydrocarbures provenant de navires	37
4.2.5	Déversements illégaux à la mer de résidus d'hydrocarbures	38
4.2.6	Projet relatif à la faune et la flore mazoutées	39
4.2.7	Installations de réception portuaires pour des résidus d'hydrocarbures	39
4.3	Navires sûrs et protection écologique	40
4.3.1	Ports de relâche pour navires en avaries – menaces de pollutions	40
4.3.2	Suppression progressive des pétroliers monocoques	42
4.3.3	Culture en matière de sécurité	43
4.3.4	Code ISM (Code international de gestion de la sécurité)	44
4.3.5	Sociétés de classification	45
4.3.6	Contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port	45
4.3.7	Combustible de soute et couverture d'assurance actuelle au Canada	46
4.3.8	Le pollueur paie	47
4.4	Le sinistre du Prestige	48
4.5	Réponse de l'Union européenne aux sinistres de l'Erika et du Prestige	51
4.6	Futures modifications affectant le régime international de 1992	54
4.6.1	Augmentation des plafonds d'indemnisation actuels	54
4.6.2	Fonds complémentaire - troisième niveau à caractère "facultatif"	54
4.6.3	Clubs P&I - Perspectives d'avenir regardant les navires inférieurs aux normes	55

4.7	Proposition d'une majoration appliquée aux demandes d'indemnisation pour des coûts fixes	56
4.8	Allocation par le FIPOL d'une somme d'argent, pour des questions relatives aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD/HNS)	57
4.9	Frais d'administration de la GCC relatifs aux demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures	59
4.10	Liquidation du FIPOL de 1971	60
4.11	Diminution des sinistres des pétroliers	60
5.	Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations	61
5.1	Généralités	61
5.2	Conseil consultatif maritime canadien (national)	61
5.3	Conseil consultatif maritime canadien (arctique)	63
5.4	Conseil consultatif régional des Grands Lacs regardant l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures	65
5.5	Exercice d'assistance CANUSLAK – Grands Lacs	66
5.6	SIMEC – Grands Lacs	66
5.7	Exercice CANUSLANT de lutte contre la pollution par les hydrocarbures – Région atlantique	67
5.8	Équipe conjointe d'intervention – Halifax	67
5.9	Équipe régionale d'urgence environnementale (REET)	68
5.10	Atelier du Fonds national consacré aux dommages causés à l'environnement	69
5.11	Journée mondiale des océans	71
5.12	Oil Companies International Marine Forum	71
5.13	Garde côtière canadienne – Région du Pacifique	72
5.14	Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre	72
5.15	Cours destiné aux enquêteurs de la sécurité maritime de Transports Canada	73
5.16	Association canadienne de droit maritime	73
6.	Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers les Fonds internationaux	75
6.1	CRC de 1969 et FIPOL de 1971	75
6.2	CRC de 1992 et FIPOL de 1992	75
7.	Résumé de l'état financier	77
Appendice A : Le Régime d'indemnisation international		79
Appendice B: Le FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et Sessions de l'Assemblée		81
Appendice C: Le FIPOL de 1992 – Sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée		85
Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992		97
Appendice E : États contractants à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur le FIPOL au 25 avril 2003		99
Appendice F: Modification du Manuel des demandes d'indemnisation		101
Appendice G : Composition et mandat de l'Organe de contrôle de gestion des FIPOL		103
Appendice H : Résolution N°7 du Fonds de 1992		105
Appendice I : Projet de résolution sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention du 1992 portant création du Fonds		107

Abréviations et noms propres utilisés dans ce rapport

ABS	American Bureau of Shipping
ACDM	Association canadienne de droit maritime (CMLA)
ALERT	Équipe d'intervention d'urgence de l'Atlantique
AMOP	Programme sur les déversements d'hydrocarbures en mer, en Arctique
APC	Administration portuaire canadienne (CPA)
APV	Administration portuaire de Vancouver (VPA)
BST	Bureau de la sécurité des transports (TSB)
CE	Commission européenne (EC)
CEDRE	Centre de documentation de recherche et d'expérimentation sur les pollutions accidentelles des eaux
CCMC	Conseil consultatif maritime canadien (CMAC)
Club P&I	Mutuelle de protection et d'indemnisation (assurances maritimes) (P&I Club)
CMI	Comité maritime international
Code ISM	Code international de gestion de la sécurité (ISM Code)
COPE	Fonds d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les eaux européennes
CPV	Corporation du port de Vancouver (VPC)
CRC	Convention sur la responsabilité civile (CLC)
CSM	Comité de la sécurité maritime (MSC)
CWS	Service canadien de la faune et de la flore (CWS)(SCFF)
DCE	Déversoirs commun d'égouts (CSF)
DNV	Det Norske Veritas
DTS	Droits de tirage spéciaux (SDR)*
DWT	Port en lourd (d'un navire)
EC	Environnement Canada (EC)
ECAREG	Bureau des comptes-rendus des navires de l'est du Canada
EU	États-Unis (USA)
FIPOL	Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (IOPC Fund)
GCC	Garde côtière canadienne (CCG)
ICONS	Commission internationale sur les transports maritimes
ICS	Chambre internationale de la marine marchande
IU	Interventions d'urgence (ER)
LCPE	Loi canadienne sur la protection de l'environnement (CEPA)
LLMC	Limitation de la responsabilité en matière de créances maritimes
LMMC	<i>Loi sur la marine marchande du Canada (CSA)</i>
LMC	Loi maritime du Canada (CMA)
LOU	Lettre d'engagement (LOU)
LRM	Loi sur la responsabilité maritime (MLA)
MARPOL	Convention sur la pollution des mers
MEPC	Comité de protection de l'environnement marin (MEPC)
MOU	Protocole d'accord (MOU)
MPCF	Caisse des réclamations de la pollution maritime
MPO	Ministère des Pêches et Océans (DFO)
MT	Navire-citerne à moteur
NM	Navire à moteur (MV)
NOAA	Administration nationale des océans et de l'atmosphère des États-Unis
NRDA	Évaluation des dommages aux ressources naturelles
NTCL	Compagnie de transport des régions du nord limitée
OBO	Minéralier-vraquier-pétrolier ou navire (OBO)
OCIMF	Oil Companies International Marine Forum

OI	Organisme d'intervention (RO)
OMI	Organisation maritime internationale (IMO)
OPA	Loi sur la pollution par les hydrocarbures
OPA 90(US)	Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (États-Unis)
OPE	Organisme de protection de l'environnement (EPA)
OSC	Commandement sur les lieux
OSRL	Intervention contre des déversements d'hydrocarbures limitée
PNSA	Programme national de surveillance aérienne (NASP)
ppm	Parts par million
REET	Équipe régionale d'urgence environnementale
RINA	Société de classification italienne
RU	Royaume-Uni (UK)
SAR	Recherche et sauvetage
SCTM	Service de communication du trafic maritime (MCTS)
SIMEC	Société d'intervention maritime de l'est du Canada (ECRC)
SIMOC	Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (WCMRC)
SITREP	Rapport de situation
SMPT	Société anonyme de services maritimes de Point Tupper (PTMS)
SMTC	Sécurité maritime de Transports Canada (TCMS)
SNPD	Substances nocives et potentiellement dangereuses (HNS)
SOLAS	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer
TC	Transports Canada (TC)
tjb	Tonneaux de jauge brute
UE	Union européenne (EU)
UFPSD	Unité flottante de production, de stockage et de déchargement (FPSO)
UFS	Unité flottante de stockage (FSU)
USCG	Garde côtière des États-Unis
ZEE	Zone économique exclusive (EEZ)

*Au 1 avril 2003, la valeur du droit de tirage spécial (DTS) était d'environ 2,02254\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration 1 de l'Appendice D. Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport les calculs sont fondés sur les DTS ayant une valeur nominale de 2\$.

Communiqué de l'Administrateur

Nous avons l'honneur de soumettre ce Rapport annuel – nous profitons de cette occasion pour nous adonner à la réflexion et nous remémorer tout le chemin parcouru. Nous avons bon espoir de pouvoir offrir des perspectives constructives à prendre en considération lors d'actions futures.

Au fil des ans, le Canada a fait preuve de beaucoup de prévoyance en mettant en place un régime national unique d'indemnisation qui fonctionne bien.

Le plan canadien d'indemnisation

La Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation présentées, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris dans la zone économique exclusive.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives à des rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires – elle n'est pas limitée aux seuls navires-citernes de haute-mer.

Les différents types d'hydrocarbures couverts par la Caisse d'indemnisation sont également beaucoup plus nombreux que ceux couverts aux conditions de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds. La couverture ne se limite pas aux hydrocarbures persistants et comprend notamment le pétrole brut, le fuel-oil, les boues et les résidus d'hydrocarbures et les hydrocarbures mélangés à des déchets.

La Caisse d'indemnisation est également destinée à verser des indemnités complémentaires (un troisième niveau d'indemnisation) au cas où les fonds d'indemnisation prévus dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada, provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, Appendice D).

Pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2003, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève à environ 140 millions \$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul déversement d'hydrocarbures.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être tenue responsable comprennent :

- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- Des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage de déversements d'hydrocarbures, pour prendre des mesures de sauvegarde et pour surveiller les opérations;
- Des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui avait donné naissance au dommage n'avait pas été causé par un navire.

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le principe de la légalité

L'Administrateur doit agir conformément aux lois régissant les opérations de la Caisse d'indemnisation. Il ne doit pas agir arbitrairement ou suivant des politiques contraires au droit canadien.

L'Administrateur est le responsable canadien qui ordonne les paiements des demandes d'indemnisation sur le plan national et autorise les paiements des contributions canadiennes au Fonds international, prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur est pleinement responsable devant le Parlement, de tous les paiements prélevés sur la Caisse d'indemnisation.

Une année couronnée de succès

Ce Rapport annuel met en évidence une année débordante d'activité, de grande portée et couronnée de succès.

Nous abordons quelques problèmes mentionnés l'année dernière (paragraphe 4.8 et 4.9).

Quelques 18 demandes d'indemnisation, d'un montant total de 1,2 millions \$ ont été réglées à l'amiable et une somme d'1 million \$, plus des intérêts a été versée (paragraphe 3).

Fait révélateur, deux autres demandes d'indemnisation, totalisant ensemble environ 433 000,00 \$, avant intérêts ont été entièrement rejetées. Ces deux demandes d'indemnisation ont soulevé d'importantes questions de principe pour l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation (paragraphe 3.2 et 3.29).

La Caisse d'indemnisation continue à verser des contributions considérables au Fonds international : 3,2 millions \$ cette année et un total d'environ 33,3 millions \$ depuis 1989.

Avec l'augmentation de 50 pour cent des niveaux d'indemnisation, prenant effet en novembre 2003, la responsabilité potentielle de la Caisse d'indemnisation envers le Fonds international sera accrue (voir « Révision » au Tableau I, de l'Appendice D.)

Actions futures

L'année 2004 sera, sur plusieurs fronts, témoin d'actions importantes relatives à la responsabilité et à l'indemnisation des déversements d'hydrocarbures provenant de navires, comprenant entre autres :

- Les déversements illégaux à la mer de résidus d'hydrocarbures
- La surveillance aérienne
- Les installations de réception de résidus d'hydrocarbures, dans les ports
- Les ports/rades de relâche pour les pétroliers
- La Stratégie d'intervention en Arctique
- L'évaluation des dommages causés à l'environnement
- Les initiatives des clubs P&I, concernant les navires inférieurs aux normes
- L'augmentation de la limite de responsabilité des propriétaires de navires

Vers des transports viables

Lors d'entretiens récents avec des intervenants, au sujet d'une troisième stratégie durable de Transports Canada, 2004-2006 « vers des transports viables », nous avons fait les commentaires suivants :

« À notre avis, quelques points devant retenir votre attention dans le domaine maritime, doivent comprendre :

- 1. Des améliorations à l'occasion des nombreuses poursuites judiciaires pour violations des lois sur la pollution par les hydrocarbures – tentatives d'augmentation considérable des sanctions pénales et du montant des amendes imposées par les tribunaux à travers tout le pays.*
- 2. Installations de réception appropriées des résidus d'hydrocarbures des navires, dans les ports canadiens.*
- 3. Désignation de ports/rades de relâche éventuels, pour les pétroliers et autres navires, dans le besoin, se trouvant dans des situations où il y a de sérieux risques de pollution par les hydrocarbures.*

Nous relevons que le Directeur du bureau de l'Organisme de protection environnementale des États-Unis, en matière d'intervention d'urgence et de mesures de redressement (US Environmental Protection Agency office of Emergency and Remedial Response) considère l'application de loi comme étant la clef du continuum en matière de protection, de prévention, de préparation et d'intervention, visant la protection environnementale.

Nous relevons avec plaisir et sommes très encouragés, de voir les récents succès de Transports Canada, devant le Tribunal provincial de Nouvelle-Écosse, concernant les amendes accrues pour les délits de pollution maritime par les hydrocarbures. »

Récompense honorifique

Nous tenons souligner l'heureuse initiative de la GCC, Région des maritimes qui a attribué une récompense honorifique du Service public à un des membres de l'équipe des Interventions d'urgence de la GCC, Région des maritimes. Cette récompense honorifique reconnaît l'excellent travail et la remarquable réussite à l'occasion d'interventions contre la pollution par les hydrocarbures et du recouvrement des frais.

L'Administrateur apprécie grandement le travail acharné de l'équipe des Interventions d'urgence de la GCC, Région des maritimes et la collaboration des hauts fonctionnaires de cet organisme.

Nos remerciements

Pour finir, nous sommes très reconnaissants du soutien reçu, des défis relevés, des succès remportés, de même que des problèmes éprouvés cette année qui devaient être traités.

Nous accueillons volontiers toutes les suggestions, sur la façon par laquelle nous pourrions améliorer les services de la Caisse d'indemnisation.

Résumé

Ce Rapport annuel couvre l'exercice financier ayant pris fin le 31 mars 2003.

Le rapport expose ce qu'est le régime d'indemnisation national du Canada. Tout d'abord, la Caisse d'indemnisation couvre toutes les catégories de navires, ainsi que toutes les catégories d'hydrocarbures persistants et non persistants et les rejets non identifiés d'hydrocarbures. En outre, le Canada est un État contractant au régime d'indemnisation international qui mutualise le risque de pollution par les hydrocarbures (hydrocarbures persistants) provenant de navires-citernes de haute-mer.

La situation financière de la Caisse d'indemnisation fait l'objet de ce rapport, y compris le règlement des demandes d'indemnisation au Canada et le montant des versements effectués par la Caisse d'indemnisation aux Fonds internationaux. Des demandes d'indemnisation canadiennes s'élevant au total à environ 1 190 732,49 \$, avant intérêts, ont été réglées et payées, pour un montant global de 1 011 185,02 \$ plus des intérêts s'élevant à 77 258,41 \$.

L'Administrateur a recouvré auprès de tiers responsables, environ 54 000 \$ au titre des versements effectués à certains demandeurs, prélevés sur la Caisse d'indemnisation. Cette année l'Administrateur a versé au FIPOL de 1992, la somme de 3 219 969,17 \$ prélevée sur la Caisse d'indemnisation pour des sinistres ayant eu lieu hors du Canada. Au 31 mars 2003, le solde créditeur de la Caisse d'indemnisation était de 325 963 269,85 \$.

La Caisse d'indemnisation est tenue de payer les demandes d'indemnisation nées de dommages dus à la pollution par des hydrocarbures, causée par des déversements d'hydrocarbures provenant de navires ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada. Pour l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2003, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation concernant un seul déversement d'hydrocarbures, s'élève à 139 960 707,80 \$.

Pour ce nouvel exercice financier, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une contribution visant à alimenter la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 41,97 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La contribution est indexée annuellement sur l'index des prix à la consommation. Depuis 1976 aucune contribution (MPCF/Caisse d'indemnisation) n'a été imposée.

Depuis 1989, les FIPOL de 1971 et de 1992 ont reçu environ 33,3 millions \$ prélevés sur la Caisse d'indemnisation. La Caisse d'indemnisation a des responsabilités futures éventuelles considérables relatives à des sinistres internationaux.

Le rapport souligne la situation des événements de pollution par les hydrocarbures, portés à la connaissance de l'Administrateur. Les récits des événements contenus dans ce rapport précisent quelles sont les demandes d'indemnisation qui ont été réglées à l'amiable y compris les demandes d'indemnisation qui en sont à un stade plus ou moins avancé. L'état actuel des actions récursoires intentées par l'Administrateur contre les propriétaires de navires, est également inclus.

L'Administrateur a répondu à toutes les demandes regardant le droit à indemnisation et a mené une enquête sur toutes les demandes d'indemnisations nées de la pollution par les hydrocarbures. Le temps passé à traiter les demandes d'indemnisation respectives, regardant les navires identifiés dépend de l'état complet des documents justificatifs.

Dans le cas des rejets non identifiés d'hydrocarbures, une enquête très étendue est parfois nécessaire car la Caisse d'indemnisation n'est pas responsable des rejets qui ne proviennent pas de navires. Toutefois, la Caisse d'indemnisation est responsable « si la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui avait donné naissance au dommage n'était pas du fait d'un navire ».

Il faut souligner le travail accompli par les fonctionnaires d'Environnement Canada pour mettre en place une structure nationale permettant de faire appliquer un processus d'évaluation des dommages causés à l'environnement. Étant donné que le Conseil du Trésor a approuvé la formation du Fonds pour les dommages causés à l'environnement, le personnel d'Environnement Canada a organisé et accueilli des séminaires et des ateliers en vue d'élaborer une approche nationale logique pour traiter les questions relatives à l'environnement. L'Administrateur est souvent invité et participe à ces débats.

Le rapport souligne comment les indemnisations, pour des dommages causés à l'environnement, sont traitées différemment sous le régime de la *LRM/MLA*, de la CRC de 1992, de la Convention de 1992 sur le FIPOL et de la *Loi des États-Unis de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (US OPA 90)*.

Des mises à jour sont publiées sur les questions entourant les déversements illégaux à la mer de résidus d'hydrocarbures provenant de navires et sur la nécessité de disposer d'installations de réception de résidus marins, suffisantes, dans les ports canadiens. L'Administrateur suit de très près les progrès réalisés dans ce domaine, en raison des problèmes de rejets non identifiés d'hydrocarbures et du problème chronique qui en résulte pour les oiseaux de mer mazoutés, particulièrement dans l'est du Canada.

Le rapport contient un récit détaillé du sinistre du *Prestige* qui est survenu au large de l'Espagne en novembre 2002. Le navire-citerne monocoque transportait une cargaison de 77 000 tonnes de fuel-oil lourd, lorsqu'il s'est brisé en deux et a coulé au large des côtes de Galice. C'est le plus vaste déversement d'hydrocarbures qui se soit produit au cours de l'année.

Du fait du déversement catastrophique d'hydrocarbures, la Commission européenne a fait différentes propositions pour que soient apportés des changements législatifs au sein de l'Union européenne. Les initiatives européennes sont résumées dans l'ensemble de ce rapport. Par exemple, le Parlement européen a adopté une résolution législative en matière d'exigences de conception de double-coque ou d'un équivalent pour les pétroliers. Ces propositions pour amender le règlement 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78, incluent une accélération plus poussée de la suppression progressive des navires-citernes monocoques transportant des hydrocarbures très lourds dans l'Union européenne. Elles comprennent également une interdiction immédiate pour tous les pétroliers monocoques du type *Erika* et *Prestige* âgés de plus de 23 ans et un plan d'évaluation des conditions devant être appliquées aux navires-citernes âgés de 15 ans et plus. L'UE a décidé de soumettre ses propositions à l'OMI. L'action entreprise au sein des organes directeurs de l'Union européenne a donné un rapide coup de fouet à l'OMI et aux régimes des FIPOL, pour améliorer internationalement le règlement sur la sécurité des navires et les régimes de responsabilité et d'indemnisation.

Une mise à jour est publiée au sujet des ports/rades de relâche pour des pétroliers en avaries. L'OMI a commencé la revue des ports/rades de relâche pour les navires désemparés. Il est admis que les mesures d'urgence pour identifier les ports/rades de relâche dans les eaux côtières pour des navires en avaries se font attendre. Les associations maritimes internationales font pression pour que l'Union européenne se prononce sur la question de procurer un abri aux navires en péril. En attendant, un certain nombre de pays s'attaque à ce problème unilatéralement.

En Norvège, une autorité unique s'est vue conférée la responsabilité de prendre en main ces urgences. Il a été rapporté que la Norvège avait déjà mis en application la plupart des mesures actuellement débattues à l'OMI. Elle a également conduit une inspection détaillée des côtes du pays en vue d'identifier les lieux appropriés où des navires en détresse seraient susceptibles de trouver un abri contre les mauvaises conditions atmosphériques du moment. La fragilité écologique des côtes a également été prise en considération.

Au Royaume-Uni, les navires en avaries sont dirigés vers des eaux abritées qui conviennent, sans avoir à transiter pendant des milles, à travers des eaux côtières exposées aux intempéries. Le navire est envoyé vers l'emplacement le plus commode, tout en évitant les zones spéciales à l'écologie fragile. Le représentant du Secrétaire d'état dispose pratiquement de l'autorité suprême. Ce système évite toute indécision ou responsabilité ambiguë, au cours d'une situation d'urgence en mer. La façon d'aborder le problème de la part du Royaume-Uni, est généralement regardée comme étant la solution d'avenir.

L'Union européenne s'est penchée sur la question des ports/rades de relâche. La directive de la CE 2002/59 telle qu'adoptée par le Parlement et le Conseil européens vise à instaurer un dispositif communautaire de surveillance et d'information regardant le trafic des navires. Ce dispositif permettra de suivre de plus près la route des navires et de mieux détecter des situations présentant une menace pour l'environnement et d'intervenir plus efficacement dans l'éventualité d'incidents de mer. La CE travaille de concert avec l'Organisation européenne de la sécurité maritime.

Il est à remarquer que le 1^{er} juillet 2002, la seconde phase de la mise en application du Code ISM visant à ce que l'exploitation en toute sécurité des navires et la prévention de la pollution deviennent obligatoires pour tous les navires couverts par la Convention SOLAS qui participent au trafic maritime internationalement. La mise en œuvre du Code ISM n'a pas échappé à la critique. Il y a ceux qui suggèrent que l'efficacité du Code ISM nécessite une révision urgente.

Le rôle des sociétés de classification est crucial pour que soit garantie la protection de l'environnement et que les navires soient plus sûrs. Toutefois il a été suggéré que pour aider à combattre les navires inférieurs aux normes, le

contrôle des nouvelles normes de construction devrait être retiré aux sociétés de classification et pris en charge par un organisme indépendant. Cette proposition a déclenché une polémique parmi les pays qui sont membres de l'OMI et de l'Union européenne.

Le 1^{er} novembre 2002, le régime du FIPOL de 1992 augmentera son plafond d'indemnisation d'un montant d'environ 50 pour cent, portant à 405 millions \$ canadiens la couverture initiale du FIPOL. Cette augmentation n'a aucun lien avec tout montant d'indemnisation disponible en vertu du Fonds complémentaire à « caractère facultatif » qui a été adopté par la Conférence diplomatique réunie à Londres par l'OMI au cours de la semaine du 12 mai 2003. Des éléments importants du nouveau Protocole sont exposés dans l'ensemble de ce rapport. Le montant global maximum d'indemnisation disponible sera de 750 millions de DTS par sinistre, comprenant la CRC de 1992, la Convention de 1992 portant création du Fonds et le Fonds complémentaire. Ce montant représente environ 1,5 milliards \$ canadiens, en comparaison du montant actuel s'élevant à 405 millions \$ canadiens (qui entrera en vigueur en novembre 2003). Le nouveau Protocole sera ouvert à signature par les États membres du FIPOL de 1992, du 31 juillet 2003 au 30 juillet 2004.

La question de savoir si le Canada devrait devenir un État contractant à un troisième niveau d'indemnisation à caractère facultatif du FIPOL (Fonds complémentaire), c'est au Cabinet de décider.

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en participant à des conférences, des séminaires et des ateliers. Au cours de l'année il a rencontré le personnel de gestion des ministères fédéraux, des organismes gouvernementaux et des organisations de l'industrie maritime. Ces activités comprennent :

- L'assistance à des réunions avec les cadres supérieurs de Pêches et Océans et d'Environnement Canada dans les Régions de l'Atlantique, du Centre, de l'Arctique et du Pacifique.
- En participant à la Conférence du Conseil consultatif maritime national canadien qui s'est tenue à Ottawa en novembre.
- En participant, avec des représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, à un cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre (Collège de la Garde côtière canadienne, au Cap Breton) pour une intervention efficace lors d'événements de déversements très importants d'hydrocarbures.
- En participant à un exercice CANUSLANT de lutte contre la pollution par des hydrocarbures, tenu à St Andrews (Nouveau-Brunswick) et à un exercice CANUSLAK de sauvetage, tenu à Sarnia (Ontario).
- En rendant visite aux bureaux de la Société d'intervention maritime de l'est du Canada (SIMEC/ECRC) à Corunna (Ontario).
- En participant au cours donné à Halifax (Nouvelle-Écosse) destiné aux enquêteurs de la sécurité maritime de Transports Canada (l'Administrateur a donné un exposé sur les exigences concernant les preuves en matière de responsabilité civile pour la Caisse d'indemnisation).
- En assistant à des réunions du Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime, à Montréal et à Vancouver.
- En engageant des débats avec des organisations au Royaume-Uni, y compris avec l'ITOPF, l'OCIMF et des clubs P&I.

Au cours de l'année, l'Administrateur en qualité de membre de la Délégation canadienne, a assisté aux sessions de l'Assemblée du Fonds international tenues au siège de l'OMI à Londres et en a rendu compte. Des extraits de ses comptes-rendus sur ces procédures figurent aux Appendices B et C.

1. Responsabilités et attributions de l'Administrateur

L'Administrateur est nommé par le Gouverneur en Conseil :

- Est nommé à titre inamovible et en qualité d'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur toutes les demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation) et de les évaluer, à moins que le demandeur n'interjette appel devant la Cour fédérale du Canada;
- Fait une offre d'indemnisation aux demandeurs pour la partie de la demande d'indemnisation que l'Administrateur juge recevable et si un demandeur accepte une offre, l'Administrateur ordonne que la somme offerte soit versée, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation;
- Prépare un Rapport annuel, sur les activités de la Caisse d'indemnisation, qui est déposé par le Ministre des Transports, sur le Bureau du Parlement;
- A les pouvoirs d'un Commissaire nommé en vertu de la Partie I de la *Loi sur les enquêtes*;
- Peut engager une action récursoire à l'encontre de tiers, en vue de recouvrer les montants prélevés sur la Caisse d'indemnisation, pour indemniser un demandeur et peut également entreprendre une action en vue d'obtenir une garantie, même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation;
- Est, selon la loi, partie à toute procédure engagée par un demandeur, à l'encontre du propriétaire d'un navire, de son assureur, ou du Fonds international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures (FIPOL), selon le cas;
- Aux termes de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA)* a la responsabilité d'ordonner, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, les paiements de toutes les contributions canadiennes dues au FIPOL (ces contributions sont fondées sur les quantités d'hydrocarbures reçus au Canada, déclarées par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, à l'Administrateur du FIPOL) et;
- Participe au Comité inter-services canadiens et se joint à la Délégation canadienne se rendant aux réunions du Comité exécutif et de l'Assemblée du FIPOL.

2. Le plan canadien d'indemnisation

Du fait des modifications apportées à la *LMMC*, les dispositions de la Caisse d'indemnisation sont entrées en vigueur le 24 avril 1989. La Caisse d'indemnisation a remplacé la Caisse des réclamations de la pollution maritime qui était en place depuis 1973. En 1989, les sommes accumulées dans la Caisse des réclamations de la pollution maritime s'élevaient à 149 618 850,24\$ et furent transférées à la Caisse d'indemnisation.

Depuis le 8 août 2002, la Caisse d'indemnisation est régie par la Partie 6 de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM) (MLA)* Lois du Canada 2001, chapitre 6.

Entre le 15 février 1972 et le 1^{er} septembre 1976, une contribution de 15 cents était imposée. Durant cette période une somme totale de 34 866 459,88\$ fut perçue auprès de 65 contribuables et portée au crédit de la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Les contribuables à la Caisse des réclamations de la pollution maritime comprenaient des compagnies pétrolières, des administrations de centrales électriques, des fabricants de pâte à papier et de papier, des usines de produits chimiques et d'autres industries lourdes.

Au cours de l'exercice financier commençant le 1^{er} avril 2003, le Ministre des Transports est investi des pouvoirs légaux pour imposer une levée de contributions de 41,97 cents par tonne métrique d'une cargaison en vrac « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés au Canada ou expédiés d'un endroit au Canada, sur un navire. La levée de contributions est indexée annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Depuis 1976, aucune levée de contributions n'a été imposée.

La Caisse d'indemnisation a la responsabilité de payer les demandes d'indemnisation présentées pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par des déversements d'hydrocarbures provenant d'un navire ou pour des dommages anticipés, quelque soit le lieu au Canada, ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive du Canada.

La Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation relatives aux rejets d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires.

La Caisse d'indemnisation, contrairement au FIPOL de 1992, ne limite pas ses considérations, aux seuls navires-citernes de haute-mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour permettre d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième couverture) au cas où les fonds disponibles, au titre de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile (CRC) et de la Convention de 1992 portant création du Fonds (FIPOL), concernant des rejets d'hydrocarbures au Canada provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies (voir l'illustration 1, à l'Appendice « D »).

Pour l'exercice financier ayant débuté le 1^{er} avril 2003, la responsabilité maximale de la Caisse d'indemnisation s'élève actuellement à 139 960 707,80\$ pour toutes les demandes d'indemnisation visant un seul rejet d'hydrocarbures. Ce montant est indexé annuellement sur l'indice des prix à la consommation.

Les catégories de demandes d'indemnisation pour lesquelles la Caisse d'indemnisation peut être responsable comprennent :

- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures;
- des demandes d'indemnisation pour des frais encourus pour effectuer le nettoyage des rejets d'hydrocarbures, y compris les frais pour des mesures de sauvegarde;
- des demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et pour des frais de nettoyage, lorsque l'identité du navire qui a causé le déversement n'a pu être établie (rejets non identifiés d'hydrocarbures).

Une vaste catégorie déterminée de personnes impliquées dans l'industrie canadienne de la pêche peut présenter une demande d'indemnisation pour un manque à gagner résultant de rejets d'hydrocarbures provenant d'un navire.

Le régime actuel des demandes d'indemnisation réglementaires, tel que figurant à la Partie 6 de la *LRM (MLA)*, selon lequel s'applique le principe que le pollueur doit payer, a en l'état ses pierres angulaires :

- tous les frais qui doivent être raisonnables;
- toutes les mesures prises pour effectuer le nettoyage qui doivent être des mesures raisonnables;
- tous les frais qui doivent avoir été réellement encourus.

La Caisse d'indemnisation : un fonds de dernier recours

La *LRM (MLA)* impose au propriétaire du navire une responsabilité très stricte pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, provoquée par son navire et pour des frais encourus par le Ministre des Pêches et des Océans et par toute autre personne au Canada, pour des mesures de nettoyage et de sauvegarde.

En premier lieu, conformément aux dispositions de la *LRM (MLA)*, un demandeur peut engager une action à l'encontre d'un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la Loi, partie à toute procédure judiciaire engagée devant des tribunaux canadiens, par un demandeur contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation, en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 84 de la *LRM (MLA)*.

L'Administrateur a également le pouvoir et le mandat de participer à tout règlement d'une affaire faisant l'objet d'une telle procédure judiciaire et peut effectuer des paiements, par prélèvements sur la Caisse d'indemnisation comme cela pourrait être imposé, selon les termes du règlement de l'affaire.

Un organisme d'intervention tel que précisé dans la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits en la matière, auprès du propriétaire du navire, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

La Caisse d'indemnisation : un fonds de premier recours

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un Fonds de premier recours pour des demandeurs, y compris la Couronne.

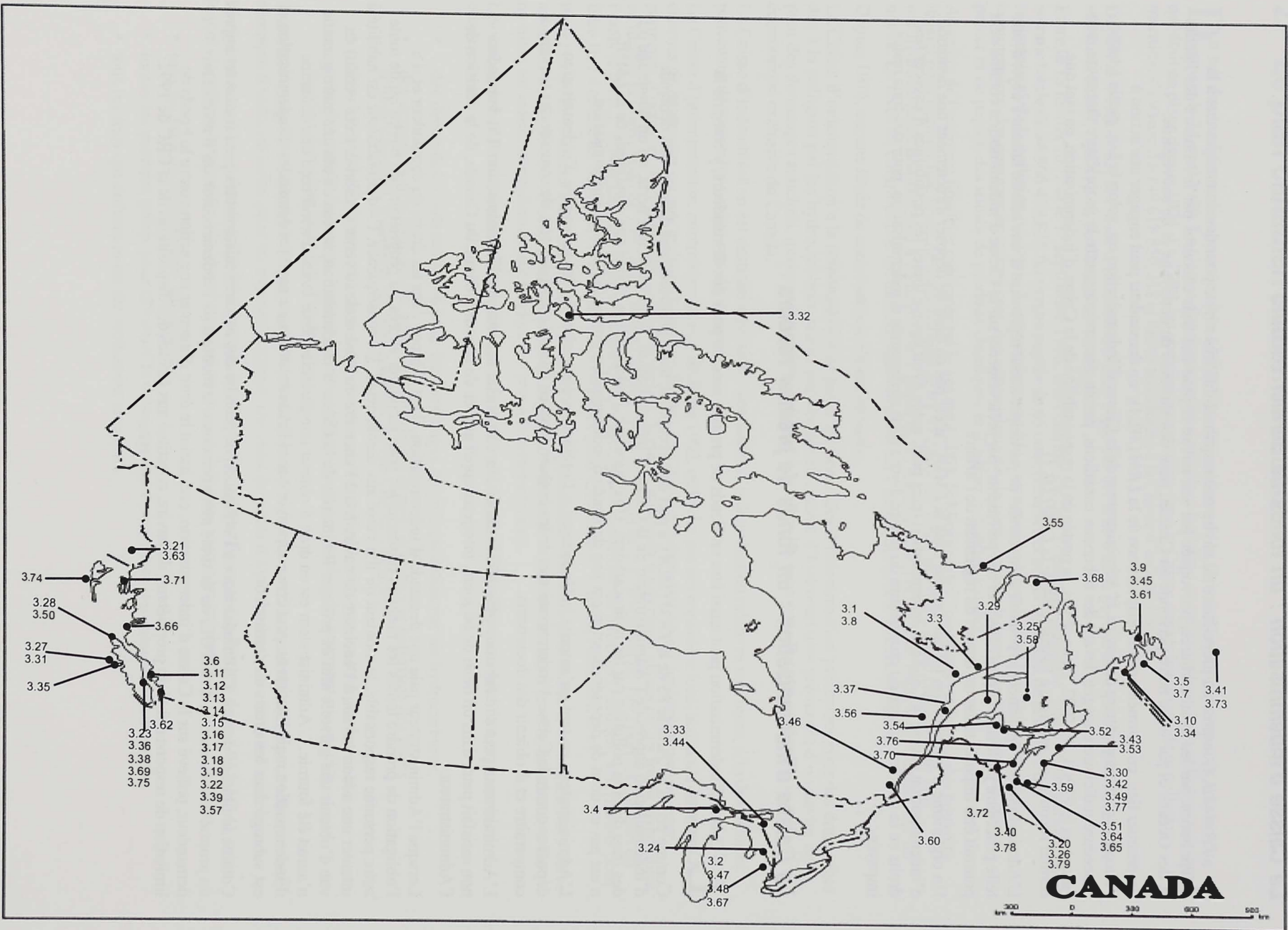
Comme prévu à l'Article 85 de la *LRM (MLA)*, à part une exception, toute personne peut déposer une demande d'indemnisation auprès de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, concernant une perte, ou un dommage ou des frais dus à la pollution par les hydrocarbures. Un organisme d'intervention, formé aux conditions de la *LMMC*, n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur, en tant qu'autorité indépendante, a l'obligation d'enquêter sur les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation et de les évaluer. Pour ce faire, il a les pouvoirs, de sommer des témoins à comparaître et d'obtenir des documents.

L'Administrateur peut soit faire une offre d'indemnisation, soit rejeter la demande d'indemnisation. Un demandeur non satisfait peut, dans un délai de 60 jours, interjeter appel auprès de la cour fédérale du Canada, de la décision de l'Administrateur.

Lorsque l'Administrateur paie une demande d'indemnisation, il est subrogé dans les droits du demandeur et il a l'obligation de prendre toutes les mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé aux demandeurs. En conséquence, l'Administrateur est habilité à intenter une action *in rem*, à l'encontre du navire (ou à l'encontre du produit de sa vente si celui-ci a été vendu) en vue d'obtenir une garantie afin de protéger les intérêts de la Caisse d'indemnisation, au cas où aucune autre garantie n'aurait été fournie. L'Administrateur est en droit d'obtenir une garantie même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation mais l'action ne peut être poursuivie que si l'Administrateur a payé les demandes d'indemnisation et est subrogé dans les droits du demandeur.

Comme indiqué ci-dessus, l'Administrateur a l'obligation de prendre des mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du FIPOL, ou de toute autre personne, le montant de l'indemnisation qu'il a versé au demandeur, prélevé sur la Caisse d'indemnisation, ceci inclut le droit d'intenter une action contre le Fonds de limitation de responsabilité du propriétaire du navire, constitué aux termes des dispositions de la CRC de 1992.



3. Événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures

Quelle que soit l'année, la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires (la Caisse d'indemnisation), reçoit de nombreux rapports d'événements de pollution par les hydrocarbures, envoyés par une variété de personnes, y compris des particuliers qui sont désireux d'être considérés aux conditions de la *LRM (MLA)* comme des requérants éventuels, par suite de dommages, dus à la pollution par les hydrocarbures qu'ils ont éprouvés. Un grand nombre de ces événements n'ont pas encore fait ou ne feront jamais l'objet d'une demande d'indemnisation. Ces événements ne sont pas examinés par l'Administrateur. Les renseignements ci-inclus sont ceux qui lui ont été fournis. L'Administrateur n'ignore pas que beaucoup plus d'événements dus à la pollution par les hydrocarbures sont rapportés nationalement. Un grand nombre de ceux rapportés n'ont que très peu d'intérêt (irisations). D'autres impliquent de plus grandes quantités d'hydrocarbures mais ne furent pas portés à la connaissance de l'Administrateur car ils avaient été traités d'une manière acceptable au niveau local, incluant l'approbation de la responsabilité financière par le pollueur.

Durant cette année la Caisse d'indemnisation a traité 101 dossiers d'événements actuellement en cours d'examen. Parmi eux, 79 font l'objet de ce rapport car ils impliquaient des demandes d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, ou étaient d'un intérêt particulier en raison de circonstances les entourant.

Les lieux d'événements sont indiqués sur la carte figurant à la page ci-contre.

3.1 *Vraquier Haralambos (1996)*

Le 27 février 1997, l'Administrateur recevait une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne en vue de recouvrer les frais de la GCC, déclarés s'élever à 73 483,00\$, encourus pour effectuer le nettoyage des hydrocarbures découverts sur les plages du bas St. Laurent au sud-ouest de Port-Cartier (Québec). La demande d'indemnisation était présentée pour un événement qualifié de « rejet non identifié ».

Les hydrocarbures dérivant vers la côte et venus s'échouer sur les plages avaient été découverts le 3 décembre 1996, par des résidents de la petite communauté de Rivière Pentecôte qui prévinrent les autorités. Des fonctionnaires vinrent sur les lieux et confirmèrent la pollution. Des entrepreneurs furent embauchés et se mirent au travail le 5 décembre 1996; le 9 décembre 1996, l'ouvrage était terminé à la satisfaction des autorités. Il a été indiqué que 103 barils d'hydrocarbures avaient été récupérés en vue de leur évacuation.

L'Administrateur mena une enquête sur les circonstances de cette pollution par les hydrocarbures et découvrit que la SMTC avait également procédé à une enquête minutieuse au sujet de deux déversements d'hydrocarbures qui s'étaient produits à l'intérieur du port de Port-Cartier, les 19 et 25 novembre 1996, respectivement. Ces déversements avaient mis en cause le vraquier *Haralambos*, de 63 078 tonneaux de jauge brute, battant pavillon chypriote. Le navire était entré au port le 18 novembre et le lendemain se produisit un déversement d'hydrocarbures. Ensuite le navire était ressorti pour se rendre à un mouillage au large de Port-Cartier, en attente d'un chargement et était revenu au port le 25 novembre, au moment même où le second déversement d'hydrocarbures se produisit. Il fut découvert que l'un des ballasts à eau latéraux supérieurs, avait été perforé par la corrosion et mis en communication avec une caisse à combustible

qui était responsable de la fuite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire promit de payer les frais de nettoyage dans le port. Le 30 novembre 1996, l'*Haralambos* appareillait pour l'Iran.

Au cours de son enquête, l'inspecteur de la SMTC préleva des échantillons d'hydrocarbures et compara également les résultats des analyses avec ceux des analyses des hydrocarbures découverts par la suite sur les plages à Rivière Pentecôte. Il fut découvert que les hydrocarbures du port étaient analogues à ceux des plages. En conséquence, le 4 décembre 1997, l'Administrateur transmettait la demande d'indemnisation au représentant au Canada du Club P&I du navire afin qu'il règle directement la Couronne.

Le 22 mai 1998, le conseiller juridique du Club P&I répondait à l'Administrateur, niant toute responsabilité du *N.M. Haralambos*, relative à la demande d'indemnisation, déclarant que sans preuves plus concrètes, il ne pouvait recommander que le navire accepte la responsabilité de cette pollution.

Le 17 novembre 1998, l'Administrateur autorisait un versement provisoire en faveur de la Couronne, s'élevant à 75% de la demande d'indemnisation, d'un montant de 55 112,25\$, plus les intérêts s'élevant à 6 874,94\$. L'Administrateur a poursuivi son enquête afin d'obtenir d'autres preuves relatives à la demande d'indemnisation.

Une autre analyse des échantillons d'hydrocarbures a été effectuée, cette fois une comparaison directe d'un échantillon prélevé sur la plage à Rivière Pentecôte, a été faite avec des échantillons provenant du ballast latéral pollué de l'*Haralambos*. L'analyse en date du 23 février 1999, concluait que ces échantillons étaient « absolument identiques ». Afin d'évaluer plus amplement la probabilité que l'*Haralambos* ait pu être à l'origine des déversements d'hydrocarbures, alors qu'il

se trouvait au large de Port-Cartier, une étude de conjecture rétrospective de trajectoire fut effectuée par l'Institut Maurice-Lamontagne de Mont-Joli (Québec), à l'initiative de la Caisse d'indemnisation. En résumé, le rapport de conjecture rétrospective, daté du 23 août 1999, révèle:

- que si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 19 novembre 1996, les hydrocarbures se seraient répandus dans le Golfe.
- par contre, si un navire se trouvant au large de Port-Cartier avait déversé des hydrocarbures le 25 novembre 1996, les conditions étaient telles que les hydrocarbures auraient pu dériver vers la zone d'ensemble des plages polluées lors de cet événement.

Un accord avait été conclu avec la Couronne, sur le montant exigé, qui réduisait de 1 975,89\$ sa demande d'indemnisation. Le 28 mars 2000, l'Administrateur prenait des dispositions pour payer le solde en souffrance de la demande d'indemnisation de la Couronne, moins les taxes, un montant additionnel de 7 396,09\$, plus des intérêts d'un montant de 1 611,41\$. En ce qui concerne les taxes, elles avaient été mal calculées lors de la demande d'indemnisation originale de la Couronne et l'Administrateur était d'accord pour prendre en considération ce montant définitif en souffrance, du moment qu'il serait présenté avec le bon calcul.

Les représentants du propriétaire du navire ont soulevé des questions concernant la plus récente analyse d'hydrocarbures et les résultats de l'étude de trajectoire. Toutefois, ils furent d'accord pour l'obtention d'un délai supplémentaire, permettant d'engager une action en justice. Les discussions se poursuivent entre l'Administrateur, les conseillers juridiques des parties et les principaux représentants du propriétaire du navire, dans l'espoir de conclure cette demande de réparation de dommage par pollution par des hydrocarbures.

En mai 2000 l'*Haralambos* était de retour au Canada. L'Administrateur obtenait une lettre d'engagement d'un montant de 125 000,00\$.

Par la suite l'Administrateur engageait une action en justice contre le navire, devant la Cour fédérale, auprès de laquelle une défense avait été déposée.

Entre-temps, le 3 novembre 2000, il a été relaté que l'*Haralambos* avait été acheté par des mandants chinois pour l'envoyer à la démolition.

Le 19 décembre 2001, l'Administrateur a été prié d'assister à un examen des pièces du dossier communiquées avant l'audience par le conseiller du défendeur.

Des propositions et des contre-propositions ont été faites entre les conseillers des deux parties mais à la fin de l'exercice, aucun règlement extrajudiciaire n'a été réalisé actuellement. L'action en recouvrement de frais se poursuit.

3.2 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Fighting Island (Ontario) (1998)

Le 31 mai 1998, une substance flottante, nauséabonde, puante était découverte, se dirigeant vers le rivage et dérivant juste au large du rivage, à l'extrémité nord-ouest de Fighting Island, une île canadienne située dans la rivière Détroit, en aval de Détroit. Une analyse d'un morceau de la substance, révéla qu'elle était formée d'environ 35% de mazout lourd et que le reste était une sorte de dépôt d'effluents. La GCC passa un contrat pour effectuer le nettoyage. Des échantillons des hydrocarbures et d'autres matières avaient été prélevés par la Garde côtière des États-Unis et la GCC et comparés aux autres échantillons prélevés à bord de navires au mouillage dans les parages et de sources éventuelles à terre mais sans succès dans le processus d'identification de l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, la Caisse d'indemnisation a vérifié qu'il avait bien été signalé qu'au cours de la journée du 31 mai 1998, une pluie torrentielle s'était abattue sur la région.

Le 1^{er} juin 1999, la Couronne présenta, une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation, au nom de la GCC, visant cet événement, d'un montant de 112 504,65\$. L'Administrateur diligenta une enquête. Dans ce procès, un certain nombre d'éléments furent révélés, y compris :

- Que le Ministère ontarien de l'Environnement était également impliqué sur la rive canadienne mais son rapport ne fut pas en mesure d'établir l'origine du déversement.
- Que le Ministère de la qualité de l'environnement du Michigan était également impliqué. Un fonctionnaire a déclaré qu'il n'avait jamais cru que ce déversement ait une relation avec un navire.
- Que la Garde côtière des États-Unis a fourni un exemplaire complet de son analyse de laboratoire des échantillons de la pollution, ainsi que le rapport explicatif du laboratoire. Cette analyse ne put établir de façon irréfutable, l'origine du déversement.
- Qu'au lieu que le contenu des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur les lieux soit « une sorte d'huile lourde » comme il avait été spécifié à l'origine, dans une analyse d'un laboratoire canadien, effectuée pour la GCC, les échantillons se révélèrent, dans une analyse postérieure plus détaillée, contenir « un fuel oil léger fortement exposé aux intempéries et à l'évaporation, mélangé... à de l'huile de graissage ».
- Que les échantillons prélevés par la GCC et envoyés à un laboratoire privé pour analyse, ont été détruits par le laboratoire, conformément à ses coutumes judiciaires. D'autres échantillons, conservés par la GCC, n'étaient pas réfrigérés. Des échantillons

prélevés sur place à Fighting Island (seulement) et remis à la Caisse d'indemnisation, avaient été conservés par réfrigération et étaient disponibles.

Au regard des résultats peu concluants des analyses antérieures, l'Administrateur, en janvier 2000, passait un contrat pour que soit effectuée une analyse plus détaillée de quelques uns des échantillons conservés précédemment par le laboratoire de la Garde côtière des États-Unis et ceux conservés par la Caisse d'indemnisation.

Ces dernières analyses plus détaillées, n'identifièrent toujours pas l'origine des hydrocarbures. Toutefois, en quelque sorte, elles servirent à étayer les comparaisons antérieures faites au sujet des échantillons. Durant la matinée du 31 mai 1998, le vent avait soufflé de l'ouest, quelquefois très fort. L'Administrateur continue d'enquêter sur l'origine probable du déversement.

Des renseignements supplémentaires furent réclamés, en particulier de la part des villes de Détroit, d'Écorse et de River Rouge et du Ministère de la qualité environnementale du Michigan. La plus grande partie de ces renseignements a été reçue par la Caisse d'indemnisation à la mi-février 2001. Ces renseignements ont grandement aidé l'Administrateur dans son enquête mais ils ont aussi contribué à soulever quelques autres questions, entraînant l'exigence de plus amples renseignements. Des renseignements supplémentaires ont été reçus vers la fin de l'exercice financier, en particulier de la ville de River Rouge (Michigan) et de la ville de Windsor (Ontario). Les facteurs ayant contribué au déversement sont maintenant mieux compris et un examen détaillé de toutes les preuves a été entrepris. Cet examen terminé, l'Administrateur a, le 31 mars 2003, écrit à la Couronne, indiquant que cet événement n'avait pas été provoqué par un navire et que par conséquent la demande d'indemnisation serait rejetée. Au début de l'exercice financier, la Couronne a fait savoir, le 30 mai 2003 qu'elle acceptait cette décision, aussi l'Administrateur a-t-il clos son dossier. (Voir aussi les paragraphes 3.47 et 3.67 de ce rapport.)

3.3 Navires des Grands Lacs Gordon C. Leitch (1999)

Le *Gordon C. Leitch* est un bâtiment canadien des Grands Lacs d'une jauge brute de 19 160 tonneaux. Le 23 mars 1999 il était amarré à quai à une installation de chargement de minerai de fer, à Havre-Saint-Pierre (Québec) sur la rive nord du bas Saint Laurent. Alors qu'il déhalait le long du quai, le bâtiment a été frappé par un fort coup de vent et a heurté un duc d'albe, fissurant la coque et laissant écouler, d'après les estimations, 49 tonnes de mazout lourd. Les propriétaires du navire, avec l'aide d'entreprises, dirigèrent les travaux de nettoyage, d'après les conseils de la GCC et en utilisant des matériaux et de l'équipement de la GCC. La GCC a relaté que les propriétaires du navire avaient réglé les frais s'élevant à 233 065, 00\$. En possession de ce renseignement,

l'Administrateur dans son rapport annuel (2000-2001) indiquait qu'il avait clos son dossier sur cet affaire.

Le 22 mars 2002, le conseiller du Conseil des Innus de Ekuansitshit et tous les membres de la Bande Indienne de Ekuansitshit, ont engagé une action devant la Cour fédérale contre les propriétaires du *Gordon C. Leitch*.

En tant que défendeur, le FIPOL s'est désisté de l'action. Maintenant, la Caisse d'indemnisation est partie à l'action. Une conférence d'avant-procès est prévue le 6 août 2003.

3.4 Vraquier Algontario (1999)

Le 5 avril 1999 ce vraquier de 18 883 tonneaux de jauge brute s'est échoué dans le chenal Neebish au large de Sault Ste. Marie. Le bâtiment s'est fait des avaries à ses fonds mais aucune pollution provenant des soutes à combustible n'était à déplorer. Les propriétaires du navire donnèrent le feu vert à leur entente avec la Société d'intervention de l'est du Canada (SIMEC/ECRC), qui mit en place un barrage flottant tout autour du bâtiment pour endiguer un possible déversement d'hydrocarbures. Des dispositions furent également prises avec un entrepreneur pour transférer du navire sur une allège les hydrocarbures, de façon à pouvoir préparer les opérations de renflouement. La GCC et la SMTC étaient présentes.

Le 7 avril 1999, le navire fut remis à flot, sans pollution.

Le 4 avril 2000, l'Administrateur a reçu de la Couronne une demande d'indemnisation visant à recouvrer les frais de la GCC déclarés s'élever à 20 154,12\$, pour avoir assisté au renflouement de ce bâtiment. Le 2 mai 2000, l'Administrateur expédiait la demande d'indemnisation aux propriétaires du navire, Algoma Central Corporation, en leur suggérant de la régler directement avec la Couronne. En même temps l'Administrateur faisait observer aux propriétaires du navire que des intérêts courraient.

Le 26 mai 2000, Algoma répondait au conseiller de la Couronne, notant essentiellement ces facteurs :

- Les services de la GCC n'avaient pas été requis
- Algoma avait employé les entrepreneurs et le matériel indispensables se trouvant sur place
- Il n'y eut aucun déversement d'hydrocarbures

et en fournissant des commentaires sur les barèmes individuels présentés visant les prix de revient.

Algoma rejetait la demande d'indemnisation de la GCC et faisait remarquer que treize mois s'étaient écoulés entre le moment de l'événement et la présentation de la demande d'indemnisation.

Il faut noter que l'alinéa 677 (10)(b) de la *LMMC* prévoit que « les actions fondées sur la responsabilité ... [contre le propriétaire d'un navire] se prescrivent ... s'il n'y a pas eu de dommages par pollution, par six ans à compter de l'événement. »

Dans une lettre adressée à l'Administrateur, en date du 29 juin 2000, la Couronne a répondu aux différents points soulevés par Algoma. Les principaux points traités par la Couronne étaient :

- Les interventions de la GCC ont été réalisées en prévision d'un déversement d'hydrocarbures, comme l'article 677 de la *LMC* le prévoit
- La GCC n'exige pas que les propriétaires du navire en fassent la demande, pour intervenir en prévision d'un déversement d'hydrocarbures.

L'Administrateur a mené une enquête et a évalué la demande d'indemnisation.

L'évaluation a été beaucoup plus compliquée car certains frais d'intervention de la GCC avaient été facturés aux entreprises, qui à leur tour avaient facturé les propriétaires du navire alors que d'autres frais de la GCC avaient été réclamés à la Caisse d'indemnisation. Un certain nombre de petites erreurs furent relevées dans la demande d'indemnisation de la GCC, aussi l'Administrateur n'avait pas été en mesure d'accepter le montant des frais facturés pour l'utilisation de l'hélicoptère de la GCC qui se trouvait dans le secteur au moment de l'événement mais pour effectuer d'autres travaux. Un paiement additionnel des frais généraux de l'administration de la Couronne avait été différé, en attendant la justification du montant de 1 741,23\$.

Après un échange de correspondance, regardant en particulier l'utilisation de l'hélicoptère, l'Administrateur, le 4 janvier 2002, a pris des dispositions pour faire transférer à la Couronne la somme de 13 767,49\$ pour des frais établis plus 2 839,40\$ d'intérêts. Le 8 janvier 2002, l'Administrateur a écrit au propriétaire du navire, lui demandant le paiement de sommes totalisant 16 606,89\$. Le 7 février 2002, la Caisse d'indemnisation a reçu ce dernier paiement, effectué par le propriétaire du navire, le même jour cette somme a été portée au crédit de la Caisse. En même temps l'Administrateur a repris son examen concernant l'utilisation de l'hélicoptère de la GCC et par la suite, le 22 novembre 2002, a réglé les frais en cause, s'élevant à 1 792,00\$, plus des intérêts de 443,16\$. Le propriétaire du navire a remboursé ces montants, à la Caisse d'indemnisation, le 19 décembre 2002.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.5 Chalutier congélateur Sam Won Ho (1999)

À l'origine ce bâtiment était un chalutier congélateur sud-coréen qui avait été vendu à de nouveaux propriétaires et amarré à quai à Long Harbour (Terre-Neuve), où il devait être transformé en barge.

Le 12 avril 1999, le bâtiment a coulé à son poste à quai, déclenchant une pollution par les hydrocarbures. La GCC intervint pour lutter contre ce déversement et encourut des frais déclarés s'élever à 99 878,55\$. Le 29

décembre 1999, cette somme fit l'objet d'une demande de remboursement auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 2 mars 2000, la GCC faisait savoir que cette demande d'indemnisation avait été révisée à la baisse pour s'élever à 96 856,92\$.

L'Administrateur enquêta sur la demande d'indemnisation de façon à vérifier les points recevables et ceux qui ne l'étaient pas. Une offre tout compris de règlement fut proposée d'un montant de 80 000,00\$ qui fut acceptée par la GCC. Le 3 mars 2000, cette somme fut versée à la GCC.

Ensuite l'Administrateur étudia quelles options raisonnables s'offraient à lui, en vue de recouvrer les frais remboursés.

Il est à remarquer que ce bâtiment avait été mis en cause lors d'un incident de pollution antérieur, à Long Harbour, en juillet 1997, ce qui avait entraîné une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, relatée dans le rapport annuel 1997-1998, sous le nom de *Sin Wan Ho*.

Il semble que deux personnes étaient associées au droit de propriété de cet engin, conjointement avec une société anonyme. Les trois parties ont nié toute responsabilité. Le 5 janvier 2001, EC avait déposé plainte contre les trois parties, impliquant le déversement de pollution par des hydrocarbures, lié à cet événement, conformément au paragraphe 36 (3) de la *Loi fédérale des pêches*.

Le 24 avril 2000, une pollution plus ample provenant de cette épave se produisait comme il est relaté au paragraphe 3.24, plus loin.

L'Administrateur a pris des dispositions pour que la Caisse d'indemnisation ait un observateur au procès en poursuites judiciaires engagées contre les trois parties pour l'infraction présumée à la *Loi sur les pêches*. Le procès a commencé le 23 août 2001 et s'est poursuivi à différentes dates et reprendra le 18 juin 2003.

L'Administrateur a l'intention de continuer à s'intéresser au déroulement des poursuites judiciaires. Le 8 avril 2002, le conseiller représentant la Caisse d'indemnisation a déposé devant la Cour fédérale du Canada, un exposé détaillé des prétentions du demandeur, contre les trois parties, réclamant le remboursement de la somme de 1 173 384,47\$ plus des intérêts. La Déclaration écrite des documents de la Caisse d'indemnisation a été faite sous serment le 31 octobre 2002 et il paraît qu'en fin d'exercice financier la défense travaille toujours à sa Déclaration écrite de documents, à faire sous serment.

3.6 Marina de Reed Point (1999)

Cette marina est située près de Port Moody (Colombie-Britannique) à l'extrémité est du port de Vancouver. Elle est équipée de nombreux appontements d'amarrage flottants, dont quelques uns sont couverts. Le 16 octobre 1999, de bonne heure le matin, le feu se déclara dans une des structures couvertes (abri à bateaux) de l'installation et se propagea jusqu'à quelques bateaux de plaisance. Les sapeurs-pompiers locaux et une embarcation portuaire du port de Vancouver intervinrent et l'incendie fut finalement éteint. Trois embarcations de mer ont été signalées coulées et quatre autres endommagées; quatre abris à bateaux s'étaient affaissés.

Des compagnies d'assurances couvrant deux des bateaux, acceptèrent la responsabilité, sans préjudice, du nettoyage et du relevage des bateaux coulés. Le 17 octobre 1999, les travaux commencèrent. À la suite des conseils d'un juriste, les assureurs arrêterent les travaux, le 19 octobre 1999. Ensuite, la GCC passa un contrat avec l'organisme d'intervention local afin de continuer les travaux. Le 25 octobre 1999 l'organisme d'intervention achevait « l'opération de nettoyage » de la zone circonscrite par un barrage flottant. Environnement Canada a coordonné le traitement d'environ 80 sacs de contaminants récupérés.

La Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation datée du 11 septembre 2000, d'un montant de 39 366,81\$, visant à recouvrer les frais déclarés de la GCC, encourus en intervenant lors de cet événement.

L'Administrateur fit appel à un conseiller pour agir au nom de la Caisse d'indemnisation. Le 12 octobre 2000, ce conseiller, envoya des lettres à trois des propriétaires des bâtiments impliqués, les informant de l'intention de l'Administrateur de recouvrer tous les versements effectués en règlement des demandes d'indemnisation présentées contre la Caisse d'indemnisation et en les avisant de conserver leur couverture d'assurance. Au cours de l'examen et de l'évaluation de la demande d'indemnisation, l'Administrateur réclama des renseignements à la Couronne.

Le 30 mars 2001, l'Administrateur trouva justifiée la somme de 36 247,58\$ de la demande d'indemnisation de la Couronne, et prit des dispositions pour faire virer cette somme plus des intérêts s'élevant à 4 188,57\$.

L'incendie a fait l'objet d'une enquête de la part du Bureau du Commissaire aux incendies de C.B. Par l'intermédiaire du conseiller local attiré de la Caisse d'indemnisation, nous avons appris que les procédures avaient déjà commencé devant la Cour suprême de Colombie-Britannique, contre le propriétaire d'une des trois embarcations ayant brûlé et coulé – le propriétaire du *Crime Pays*. Par la suite il s'est révélé qu'une fin de non-recevoir avait été rendue/que le cas avait été abandonné et « qu'aucune somme d'argent n'avait changé de mains. » Les questions sont très complexes, du fait des trois embarcations et des abris à bateaux en cause.

Le 10 mai 2002, un exposé détaillé des prétentions du demandeur a été introduit devant la Cour fédérale contre les trois propriétaires des embarcations, d'un montant de 40 436,15\$. Après des discussions, entre conseillers, l'Administrateur a accepté un règlement à l'amiable de 24 261,69\$ de la part des propriétaires de l'embarcation et a clos son dossier.

3.7 Chalutier congélateur Sam Won Ho (2000)

Nous reportant à un événement relaté précédemment au paragraphe 3.10, un nouvel écoulement d'hydrocarbures provenant de cette épave, nécessitant l'intervention de la GCC, s'était produit le 24 avril 2000. La GCC était intervenue et le 6 décembre 2000, la Couronne présenta à l'Administrateur une demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 45 809,19\$. Ceci était la seconde demande d'indemnisation présentée à la Caisse d'indemnisation par la GCC, impliquant cette épave. Conformément à ses responsabilités, l'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation. L'Administrateur s'interrogeait principalement au sujet des questions de surfacturation des équipements et de facturation administrative. Le 8 février 2001, en se fondant sur ces motifs, il écrivit au conseiller de la Couronne, trouvant justifiée la somme de 36 084,47\$ et en même temps prenait des dispositions pour faire virer cette somme, plus des intérêts pertinents s'élevant à 2 343,53\$, faisant remarquer que les facturations administratives de la GCC n'étaient pas fondées et demandant si la GCC pouvait justifier ces frais revendiqués. Par la suite, en février 2001, l'Administrateur accepta de rencontrer des fonctionnaires de la GCC en vue d'examiner comment la GCC était parvenue aux dépenses administratives figurant à l'article 13 de la demande d'indemnisation de la GCC. L'Administrateur attend avec impatience que cette discussion puisse avoir lieu aussitôt que possible. (Voir aussi le paragraphe 4.9.)

Le 14 juillet 2000, au sujet d'une question à part mais connexe, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par le Maire de la ville de Long Harbour et Mount Arlington Heights, la municipalité en charge de l'appontement à Long Harbour, le lieu où se trouve l'épave du *Sam Won Ho*. La lettre du Maire expliquait les difficultés auxquelles devaient faire face la ville et ses habitants, en raison de l'épave. Avant tout, le Maire demandait à l'Administrateur d'examiner si des fonds de la Caisse d'indemnisation pouvaient être mis à sa disposition pour enlever l'épave. Le 18 juillet, l'Administrateur avait reçu une lettre semblable envoyée par la Long Harbour Development Corporation, ayant son siège à Long Harbour. Le même jour, une troisième lettre envoyée par l'Autorité portuaire de Mount Arlington Heights, avait été reçue. L'Administrateur examina l'histoire de l'épave et la législation applicable à cette question. Le 16 août 2000, l'Administrateur écrivit au Maire, et envoya des doubles aux autres autorités, précisant en résumé –

L'article 678 de la LMMC donne le pouvoir au Ministère de faire enlever ou détruire un navire là où il existe une menace de pollution. Si une demande d'indemnisation a été déposée contre la Caisse d'indemnisation à la suite de telles actions, l'Administrateur doit examiner si oui ou non les mesures prises et les frais encourus sont raisonnables.

L'enlèvement d'épave est régi par deux Lois fédérales, à savoir la *Loi sur la protection des eaux navigables* et la *Loi sur les ports de pêche et de plaisance*. Il n'est pas du ressort de la Caisse d'indemnisation de faire enlever et/ou de sauver une épave. Les pouvoirs donnés dans ces deux lois ne sont pas subordonnés aux questions de savoir si oui ou non il y a une menace de pollution et quelles sont les mesures indispensables pour la parer.

Quant à l'action en recouvrement menée contre le propriétaire de ce chalutier, les derniers renseignements reçus concernant le droit de propriété de ce bâtiment, sont donnés dans le résumé relatant l'événement ayant eu lieu précédemment (voir paragraphe 3.5).

L'Administrateur a clos le dossier regardant cette demande d'indemnisation.

3.8 Rejets non identifiés d'hydrocarbures – Port-Cartier (Québec) (2000)

La GCC a publié un Rapport de situation (sitrep) avisant qu'une pollution par des hydrocarbures avait été découverte dans l'eau, le 12 mai 2000, entre le vraquier *Anangel Splendour*, battant pavillon grec, de 81 120 tonneaux de jauge brute, et le quai longeant le navire à Port-Cartier (Québec) et s'étalant sur environ 200 mètres sur son avant. Au cours de la même période de découverte du déversement d'hydrocarbures, deux autres navires faisaient mouvement à l'intérieur du port.

Port-Cartier est un port privé de la Compagnie minière Québec Cartier (CMQC). En présence de la GCC, les autorités portuaires se chargèrent du nettoyage. La SMTC préleva des échantillons des hydrocarbures. Les hydrocarbures ressemblaient à du mazout et la quantité déversée était estimée à environ 900 litres.

La CMQC obtenait une lettre d'engagement de la part du conseiller de l'*Anangel Splendour* destinée à couvrir les frais de nettoyage. Il a été précisé que la SMTC avait aussi exigé du navire, une lettre d'engagement destinée à couvrir toute amende éventuelle. L'*Anangel Splendour* nia qu'il était à l'origine du déversement d'hydrocarbures et appareilla le 15 mai 2000.

Le 31 janvier 2001, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation envoyée par la Couronne au nom de la GCC, visant à recouvrer ses frais, déclarés s'élever à 4 076,08\$. La demande d'indemnisation a été évaluée. Toutefois, une offre de règlement a été différée en attendant les résultats de l'enquête sur l'origine du déversement.

Dans l'intervalle, le conseiller de la CMQC a présenté une demande d'indemnisation, au nom de cette

compagnie portuaire, d'un montant de 249 137,31\$, pour des frais de nettoyage de la pollution par des hydrocarbures qu'elle a déclaré avoir encourus lors de cet événement. L'Administrateur a reçu cette demande d'indemnisation, le 30 avril 2001. Le 27 juillet 2001, une autre demande d'indemnisation, d'un montant supplémentaire de 10 878,08\$, envoyée par le conseiller de la CMQC, a été reçue, destinée selon ses déclarations, au recouvrement des frais de justice de la compagnie, suite à cet événement. Ces frais de justice ont été rejetés.

Le 28 novembre 2001, l'Administrateur a écrit au conseiller de la CMQC, joignant une liste de questions nées de son examen et de son évaluation des demandes d'indemnisation. Le 22 mars 2002 les réponses à ses questions lui sont parvenues et en même temps ont permis de corriger une erreur relevée dans les factures envoyées avec la demande d'indemnisation, augmentant celle-ci de 1 746,63\$ supplémentaires.

Une question fondamentale dans cette affaire était de savoir si oui ou non les hydrocarbures provenaient d'opérations effectuées à terre. Il a été relaté qu'à pareille époque de cet événement, Environnement Québec enquêtait sur l'origine d'une contamination provenant de terre à Port-Cartier.

Faisant suite à une très longue enquête menée par la Caisse d'indemnisation, la GCC, la SMTC et Environnement Québec, l'Administrateur n'était pas convaincu que l'événement n'avait pas été provoqué par un navire. En conséquence, des règlements à l'amiable ont été conclus, avec la CMQC pour un montant de 242 427,45\$ ainsi qu'un intérêt de 42 335,13\$ et avec la GCC pour un montant de 3 776,05\$ ainsi qu'un intérêt de 638,82\$ - les deux versements ont été effectués.

L'Administrateur étudie la possibilité d'entreprendre une action en recouvrement.

3.9 Navire de pêche Tahkuna (2000)

Le 7 juin 2000, s'est produit un déversement de gas oil moteur provenant de ce navire de pêche de 846 tonneaux de jauge brute, battant pavillon estonien, au cours d'un ravitaillement en combustible effectué par un camion-citerne alors que le bâtiment était à quai à Harbour Grace (Terre-Neuve). À ce moment là, le temps était médiocre, avec une pluie continue et un vent soufflant en rafales à 30 nœuds. L'agent du navire passa un contrat avec la SIMEC (ECRC) et celle-ci intervint avec main-d'œuvre et matériel. La GCC était présente. Après avoir jaugé, le ballast du navire et la citerne du camion mis en cause, il en a été déduit qu'environ 1 000 litres avaient été déversés.

TC a fait savoir que des accusations avaient été portées contre le *Tahkuna* pour infractions aux règlements sur la pollution par les hydrocarbures et que le 27 avril 2001, le bâtiment avait été déclaré coupable et qu'une amende de 20 000\$ lui avait été infligée. Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à la suite de cet événement et l'Administrateur a clos son dossier.

3.10 Navire de pêche *Taurus* (2000)

La GCC a fait savoir que ce navire de pêche estonien de 1 020 tonneaux de jauge brute avait été mis en cause dans un déversement d'hydrocarbures alors qu'il était à quai à Argentinia (Terre-Neuve). Cet événement s'est produit dans la matinée du 8 juin 2000, alors que le navire se ravitaillait en combustible sur un camion-citerne. Le bâtiment n'avait conclu aucun contrat de nettoyage avec un organisme d'intervention. L'agent du navire signa une lettre pour que la GCC intervienne.

La GCC a fourni la main d'œuvre et le matériel et a nettoyé le déversement dont la quantité avait été déclarée être d'environ 200 litres.

La SMTC a fait savoir que le 6 avril 2001, des amendes avaient été imposées par un tribunal de Terre-Neuve : pour le déversement – 9 000,00\$ et pour ne pas avoir signé de contrat avec un organisme d'intervention – 3 000,00\$.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue après cet événement, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.11 *Skaubryn* (2000)

La Caisse d'indemnisation a reçu un rapport qu'un déversement d'hydrocarbures s'était produit aux terminaux Seaboard, Vancouver Nord (Colombie-Britannique), ce déversement ayant été découvert tard le soir du 3 août 2000. Deux navires étaient à quai au terminal, le *Skaugram* et le *Skaubryn*.

De bonne heure le 4 août, l'APV (VPA) intervint pour lutter contre le déversement et chargea des entrepreneurs locaux d'effectuer le nettoyage. Plus tard en matinée l'APV décidait que le déversement était suffisamment important pour transmettre à la GCC la responsabilité d'ensemble du nettoyage. La SMTC, la GCC et EC enquêtèrent sur les circonstances de l'origine du déversement.

L'APV a soumis à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation pour son intervention lors de l'événement relaté précédemment. Cette demande reçue le 14 mars 2001 s'élevait à 13 007,72\$.

Le 20 juillet 2000, le conseiller de l'APV (VPA) a écrit à l'Administrateur :

- L'avisant que l'APV soumettait directement au propriétaire du navire (*Skaubryn*), sa demande d'indemnisation, ainsi que celle de la GCC.
- Demandant qu'en attendant, l'Administrateur laisse en suspens la demande d'indemnisation, contre la Caisse d'indemnisation, regardant cet événement.

Le 2 août 2001, l'Administrateur a répondu à l'APV, acceptant de laisser en suspens la demande d'indemnisation mais faisant observer qu'il réservait tous ses droits.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, daté du 31 décembre 2001, signalait que la Couronne avait le 20 août 2001, présenté au propriétaire du navire, une demande d'indemnisation s'élevant au total à 87 521,98\$.

Le Club P&I du propriétaire du navire a refusé d'accepter les demandes d'indemnisation de l'APV (VPA) et de la GCC. En conséquence, ces deux entités ont présenté, à la Caisse d'indemnisation, une demande d'indemnisation, comme précisé ci-dessous.

APV/VPA : Par une lettre en date du 17 juillet 2002, l'Autorité a réitéré auprès de la Caisse d'indemnisation, sa demande d'indemnisation.

Le 2 août 2002, l'Administrateur a répondu à l'APV, l'avisant qu'il avait évalué la demande d'indemnisation et qu'il offrait à titre de règlement à l'amiable, la somme de 10 809,93\$ plus des intérêts. Le 20 août 2002, cette offre a été acceptée par l'APV et le 26 août 2002, l'Administrateur a confirmé l'offre d'un montant de 10 809,93\$ plus des intérêts de 1 502,82\$ pour un versement total de 12 312,75\$. L'APV a signé une Renonciation valide de ses droits et un Accord de subrogation au profit de l'Administrateur et le 17 septembre 2002, un versement a été effectué.

GCC : Le 2 juillet 2002, la Caisse d'indemnisation a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC, d'un montant de 74 525,79\$.

Le 9 octobre 2002, l'Administrateur a écrit à la GCC pour lui faire part de son évaluation préliminaire et de ses conclusions et la priant de lui adresser des commentaires à ce sujet, préalablement à une offre finale de règlement à faire. Le 30 octobre 2002, la GCC a répondu, donnant de plus amples renseignements et de nouveau le 21 février 2003, en donnant des renseignements supplémentaires.

Le 24 février 2003, l'Administrateur a fait à la GCC, une offre de règlement d'un montant de 55 804,25\$, plus des intérêts qui a été acceptée le jour même.

Le 6 mars 2003, l'Administrateur a autorisé le versement, par un Avis de règlement interdépartemental, de la somme de 55 804,25\$ plus des intérêts de 7 914,82\$ pour un montant total de 63 719,07\$.

Au cours de l'intervention sur le déversement, des échantillons d'hydrocarbures ont été prélevés en divers endroits, y compris à bord du navire. Ces échantillons ont été analysés par Environnement Canada pour le compte de la GCC et de la SMTC, en vue d'identifier, si possible, l'origine de la pollution et d'engager des poursuites judiciaires.

Les frais de ces analyses, d'un montant de 2 335,35\$, étaient compris dans la demande d'indemnisation de la GCC mais ont été rejetés car aux termes de la *LRM/MLA*, ils ne constituaient pas un élément direct des opérations de nettoyage.

Toutefois, l'Administrateur a accepté de régler ce montant séparément du fait que l'accès aux échantillons et que les analyses auraient de l'importance en cas d'action ultérieure en recouvrement des frais, pour toutes les sommes versées, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation, à la suite de l'événement. Par conséquent, le 7 mars 2003, le versement de 2 335,35\$ a été effectué au profit de la GCC.

À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur poursuivait ses efforts visant à recouvrer des frais encourus.

Événements survenus dans le Port de Vancouver

Le 3 août 2000, à la suite de la découverte d'hydrocarbures au large du terminal Seaboard à Vancouver Nord, un certain nombre de bâtiments présents dans le port ont également signalé une pollution par des hydrocarbures. L'Administrateur enquête actuellement sur la cause de ces événements et leur relation, le cas échéant, avec l'événement au terminal Seaboard. Bien que des dossiers individuels de demandes d'indemnisation aient été clos, le cas échéant, l'Administrateur poursuit ses efforts visant à recouvrer des indemnités versées au titre de ces dossiers, concurrentement à l'événement relaté au paragraphe 3.11 ci-dessous. Ces événements sont relatés du paragraphe 3.12 au paragraphe 3.19 inclus qui suivent.

3.12 Bateau de plaisance Trophy 13K112086 (2000)

Le 13K112086 est un bateau de plaisance non ponté, en fibre de verre, de 3 mètres de longueur, un modèle « Trophy. » Le 5 octobre 2000, une compagnie du nom de « Ocean Fisheries of Vancouver » a écrit à TC/à la GCC à Richmond (Colombie-Britannique), joignant des photos du bateau souillé d'hydrocarbures. Il était précisé que ces souillures s'étaient produites en « juillet 2000. » Deux factures originales, datées du 24 août et du 6 septembre 2000, respectivement, étaient également jointes, d'un montant total de 331,22\$, pour le nettoyage de la coque du bateau de plaisance souillée par les hydrocarbures et pour la fourniture d'amarres et de défenses de remplacement. Il était précisé que le bateau était la propriété d'un employé et qu'il était amarré au quai de la compagnie à Commissioner Street, à Vancouver, au moment où il avait été maculé par les hydrocarbures. La compagnie faisait savoir que quelques uns de ses bateaux exploités commercialement avaient aussi été souillés mais qu'étant donné qu'ils étaient en acier, elle avait été en mesure de les nettoyer elle-même. Bien que cela ne soit pas mentionné dans la lettre du 5 octobre 2000, il semblerait que la compagnie cherchait à obtenir des dédommagements.

La lettre d'Ocean Fisheries avait été envoyée par la GCC, à l'Administrateur qui l'avait reçue le 12 juillet 2001. Le 31 juillet 2001, l'Administrateur a écrit à Ocean Fisheries, demandant si la personne qui avait eu à pâtir

des dommages dus à la pollution, désirait que la lettre et les factures soient considérées comme étant une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation, et si oui qu'elle confirme sa demande par écrit. En même temps, l'Administrateur s'est enquis de savoir si la compagnie ne possédait pas d'échantillons des hydrocarbures en cause.

Aucune réponse écrite n'avait été reçue de la part d'Ocean Fisheries mais le 15 août 2001, l'Administrateur avait eu une conversation téléphonique avec la personne responsable de l'exploitation de la flotille de la compagnie. Au cours de la conversation, il a été précisé qu'un employé de la compagnie possédait un échantillon des hydrocarbures incriminés et qu'il pouvait le fournir. L'Administrateur a répété qu'il attendait une demande d'indemnisation en bonne et due forme et qu'il prendrait ensuite des dispositions concernant l'échantillon d'hydrocarbures.

Le 27 novembre 2002, la confirmation écrite d'une demande d'indemnisation d'un montant de 331,22\$ a été reçue.

Cette dernière a été évaluée dès sa réception et le 28 novembre 2002, une offre d'indemnisation, du montant de la demande, plus des intérêts a été faite à condition que le requérant signe une Renonciation valide de ses droits de réclamation et un Accord de subrogation. Ayant reçu ces documents, le versement de la somme de 331,22\$ plus des intérêts de 50,19\$ pour un montant total de 381,41\$ a été effectué le 2 décembre 2002. L'Administrateur a clos le dossier mais continue à évaluer les options qui s'offrent à lui pour entreprendre une action en recouvrement.

3.13 Hors-bord de 17 pieds (2000)

Le 29 août 2000, un particulier a soumis à la GCC, une demande d'indemnisation d'un montant de 500,00\$, pour le nettoyage de son hors-bord, souillé par des hydrocarbures. La demande d'indemnisation fut transmise à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit à ce particulier, lui demandant de confirmer qu'il souhaitait bien déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation. Le 4 décembre 2000, ce particulier répondit, qu'en effet, il confirmait sa demande d'indemnisation contre la Caisse. L'Administrateur commença son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le 30 mars 2001, l'Administrateur écrivit au propriétaire du hors-bord, lui demandant des preuves des montants séparés composant la demande d'indemnisation. Le 28 mai 2002, une autre lettre a été adressée au requérant, réitérant l'obligation de fournir les renseignements réclamés. Le 10 juin 2002 le requérant a répondu et fait savoir qu'il ne disposait d'aucun reçu détaillé. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur poursuit son enquête sur les circonstances de la demande d'indemnisation et tente d'obtenir des preuves justificatives.

3.14 Yacht Leedon (2000)

Ce bâtiment est un petit yacht à moteur privé. Le yacht était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, en ville, lorsque le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, à propos de son embarcation qu'il avait trouvée souillée par des hydrocarbures. L'heure et la date exactes de la pollution n'étaient pas précisées. Le 8 octobre 2000, le propriétaire du yacht soumettait à la GCC, une demande d'indemnisation s'élevant à 298,65\$, couvrant : la mise au sec du yacht, le nettoyage de l'appareil moteur et la réfection de la peinture de la partie souillée de la coque. La demande d'indemnisation fut transmise, par la GCC, à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000.

Le 24 novembre 2000, l'Administrateur écrivit au propriétaire du yacht. Il a fourni au propriétaire du yacht des renseignements pour l'aider à formuler une demande d'indemnisation officielle auprès de la Caisse d'indemnisation. Le propriétaire du yacht a présenté une demande d'indemnisation officielle, à la Caisse d'indemnisation, avec des renseignements et une documentation à l'appui. Elle a été reçue le 11 janvier 2001.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation. En avril 2001, l'Administrateur a réglé en totalité la demande d'indemnisation ainsi que des intérêts s'élevant à 16,01\$.

L'Administrateur a clos le dossier regardant cette demande d'indemnisation mais il continue à évaluer les options qui s'offrent à lui pour entreprendre une action en recouvrement.

3.15 Barge Burrard Clean #17 (2000)

Ce bâtiment est une barge de 447 tonnes de jauge brute, immatriculée au Canada, propriété de l'organisme d'intervention local, la Société d'intervention maritime de l'ouest du Canada (SIMOC) (WCMRC), qui l'utilise. Le 15 août 2000, le propriétaire de la barge a soumis à la GCC, une facture d'un montant de 2 542,35\$, en vue de recouvrer ses frais déclarés résultant du maculage par les hydrocarbures, de la barge hors-service, amarrée dans le port de Vancouver. La GCC a transmis la facture à l'Administrateur qui la reçut le 21 novembre 2000. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur envoya à la SIMOC (WCMRC) un accusé de réception et le 30 novembre 2000, il lui envoya des renseignements pour l'aider à soumettre une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. Le 27 décembre 2000, la demande d'indemnisation de la SIMOC (WCMRC) fut reçue et dûment examinée et évaluée. En ce qui concerne les aspects de la demande d'indemnisation, de plus amples renseignements fournis par la SIMOC (WCMRC) et des sources d'une tierce personne, furent reçus. L'Administrateur jugea qu'un certain nombre de rubriques particulières étaient irrecevables au titre des dispositions de la *LMMC* et le 27 février 2001, en règlement de la créance, il offrait 1 333,93\$ plus les intérêts pertinents. La SIMOC (WCMRC) contesta quelques unes des évaluations de l'Administrateur

mais le 20 mars 2001, elle accepta l'offre et fournit un document dûment signé d'abandon et de subrogation des droits. Le 22 mars 2001, l'Administrateur prit des dispositions pour verser la somme de 1 333,93\$, plus 70,27\$ d'intérêts, pour solde de tout compte.

L'Administrateur note que dans cette affaire, la demande d'indemnisation faite au titre des dispositions de l'article 710, a été présentée par la SIMOC (WCMRC) *qua* (en qualité de) propriétaire de la barge et non pas en qualité d'organisme d'intervention (OI) (RO) aux conditions des dispositions de la *LMMC*. Généralement, un OI (RO) tel que mentionné dans la *LMMC* n'est pas en droit de déposer directement une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation aux conditions des dispositions de l'article 710 mais peut, après avoir épuisé toutes les possibilités d'exercer ses droits de recouvrement auprès du propriétaire de la barge, conformément aux termes des dispositions de l'article 709, faire valoir sa demande d'indemnisation, pour des frais restés impayés.

L'Administrateur a clos le dossier regardant cette demande d'indemnisation.

3.16 Bateau de pêche Island Provider (2000)

Une autre demande d'indemnisation impliquant une pollution par des hydrocarbures dans le port de Vancouver, fut déposée par le propriétaire de ce bateau de pêche canadien, en bois, de 35 tonnes de jauge brute. Le propriétaire du bateau de pêche précisait que le bâtiment était en train de livrer du saumon à une compagnie installée en ville à Vancouver, lorsqu'aux premières heures du 5 août 2000, sa coque, ses amarres et ses flotteurs de pêche s'étaient retrouvés enduits de mazout. Le 6 octobre 2000, le propriétaire du bateau de pêche présentait à la GCC, une demande d'indemnisation d'un montant de 4 415,89\$, en vue de recouvrer des frais déclarés, encourus lors de cet événement. Ensuite, la demande fut transmise le 21 novembre 2000 à l'Administrateur. Le 24 novembre, ce dernier accusait réception de la demande et le 30 novembre 2000 fournissait au propriétaire du bateau de pêche, des renseignements pour l'aider à formuler sa demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Des discussions téléphoniques avec le propriétaire du bateau de pêche suivirent et une autre lettre lui a été envoyée le 28 mai 2002 étant donné qu'aucune réponse à la lettre de la Caisse d'indemnisation du 30 novembre 2000, n'avait été reçue. Une lettre des propriétaires du bateau en date du 30 juillet 2003, confirmant leur demande d'indemnisation, document à l'appui, a été reçue. Ensuite l'Administrateur a commencé son examen et son évaluation de la demande d'indemnisation. Le 8 octobre 2002 il a avisé les requérants de ses premières conclusions et leur a demandé de lui faire leurs commentaires. Le 28 novembre 2002 une réponse a été reçue, aussi le lendemain l'Administrateur a écrit aux requérants, leur faisant une offre de règlement. Cette offre a été acceptée et le 5 décembre 2002, une Renonciation valide de leurs droits de réclamation et un Accord de subrogation étaient reçus.

Le 6 décembre 2002, l'Administrateur a autorisé le versement de la somme de 3 486,83\$ plus des intérêts de 529,29\$.

L'Administrateur a clos son dossier sur l'aspect de cette demande d'indemnisation.

3.17 Embarcation de servitude Silver Bullit (2000)

Ce bâtiment est une embarcation de servitude en aluminium d'une longueur de 7 mètres, appartenant à une famille qui l'exploite, affectée aux réparations des barrages flottants, à des services d'hydrotaxi et autres tâches. Les 4 et 5 août 2000, l'embarcation était en opération près du quai de la B.C. Sugar Company, du côté sud du port de Vancouver, lorsque, selon les déclarations, la coque et le système de refroidissement du moteur se sont trouvés englués par des hydrocarbures. Le 10 août 2000, le propriétaire de l'embarcation écrit à la GCC, exprimant un souhait de « faire enregistrer une demande d'indemnisation contre les bâtiments de haute mer, » ayant causé une pollution par des hydrocarbures, et ayant provoqué des dommages qui à ce moment là étaient estimés à 8 500,00\$. Le 21 novembre 2000, la GCC a transmis cette correspondance à l'Administrateur. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusa réception de cette correspondance. Le 30 novembre 2000, il écrivit au propriétaire de l'embarcation, lui demandant une confirmation écrite qu'il était désireux de déposer une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation et, en même temps, il lui fournissait des renseignements sur la manière de formuler une telle demande. Le 6 décembre 2000, le propriétaire de l'embarcation téléphona à l'Administrateur, lui précisant qu'il avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation.

Le 7 février 2001, la Caisse d'indemnisation faisait un second appel téléphonique au propriétaire de l'embarcation. Le 28 mai 2002 et de nouveau le 8 janvier 2003, l'Administrateur a envoyé une lettre au requérant, lui demandant quelles étaient ses intentions et avait joint une copie de la lettre qu'il lui avait adressée le 30 novembre 2000.

Le 15 janvier 2003, par un appel téléphonique à la Caisse d'indemnisation, le requérant a déclaré qu'il ne possédait aucune copie de sa correspondance initiale avec la GCC. Le jour même, la Caisse d'indemnisation lui a donc envoyé par télécopieur des copies des documents. Le 19 février 2003, une lettre du requérant a été reçue, à laquelle étaient joints quelques reçus qui avaient été exigés et par laquelle il faisait savoir que sa demande d'indemnisation s'élevait à 8 585,16\$.

Certains aspects de la demande d'indemnisation posaient problèmes aussi l'Administrateur, par l'entremise de son conseiller à Vancouver, a engagé un expert maritime pour mener une enquête à ce sujet.

À la fin de l'exercice financier, l'enquête de la Caisse d'indemnisation concernant les circonstances et le fondement de la demande d'indemnisation, se poursuivait.

3.18 Yacht Georgie Girl (2000)

Le *Georgie Girl* est un yacht à moteur réservé à la plaisance, en fibre de verre, de 8 mètres de long. Il était amarré dans une marina située dans la partie sud du port de Vancouver, lorsque sa coque et ses défenses se sont retrouvées engluées de mazout, à une date et à une heure qu'il n'a pas été possible de préciser. Le 9 août 2000, le propriétaire du yacht se mit en rapport avec la GCC, au sujet de cet événement. Le 18 septembre 2000, le propriétaire du yacht présenta une demande d'indemnisation à la GCC, d'un montant de 217,86\$, afin de couvrir les frais de nettoyage et de remplacement afférents. Le 21 novembre 2000, la correspondance fut transmise à l'Administrateur, par la GCC. Le 24 novembre 2000, l'Administrateur accusa réception de la correspondance du propriétaire. Le 30 novembre 2000, des renseignements sur la manière de formuler une demande d'indemnisation contre la Caisse d'indemnisation furent envoyés au propriétaire du yacht. Ce dernier a présenté à l'Administrateur une demande d'indemnisation s'élevant à 217,86\$; celle-ci fut reçue le 9 janvier 2001. À la fin de l'exercice financier, l'Administrateur a pris des dispositions pour payer en totalité cette demande d'indemnisation, ainsi que des intérêts de 12,20\$, pouvant de cette façon clore le dossier de cette demande. Le 10 avril 2001, une Renonciation valide de ses droits de réclamation et un Accord de subrogation au profit de l'Administrateur ont été signé par le propriétaire et remis à l'Administrateur.

L'Administrateur a clos le dossier de cette demande d'indemnisation.

3.19 Navire de pêche Prosperity (2000)

Ce bâtiment est un navire de pêche en aluminium, de 96 tonneaux de jauge brute, immatriculé au Canada. Le 13 septembre 2000, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation s'élevant à 54 794,29\$, envoyée par le propriétaire du navire, indiquant qu'elle représentait les frais encourus par le bâtiment pour faire face à la pollution par les hydrocarbures éprouvée dans la matinée du 4 août 2000. Au moment de l'événement, la bâtiment à quai en ville à Vancouver, en train de décharger des sardines, a vu sa coque enduite d'hydrocarbures. Le propriétaire du navire a prévenu que des frais supplémentaires pourraient survenir en tentant d'enlever le mazout incrusté dans la coque en aluminium et qui n'avait pu être enlevé initialement par un nettoyage normal.

L'Administrateur examina et évalua la demande d'indemnisation, ce faisant, il eut recours à un conseiller local. La demande d'indemnisation conduisit l'Administrateur à se poser un certain nombre de questions, y compris sur les frais déclarés avoir été encourus par le chantier naval, la perte de temps à la pêche, les salaires de l'équipage, les frais de combustible, les frais et autres dépenses de moindre importance des propriétaires du navire de pêche. Une autre interrogation était la question des frais de justice des propriétaires du navire de pêche. Les frais de justice réclamés ont été rejetés.

Suite à de nombreuses négociations avec le propriétaire du navire de pêche, au sujet des rubriques en litige, le conseiller de la Caisse d'indemnisation, a, le 14 février 2001, confirmé au propriétaire du navire de pêche, une offre faite par l'Administrateur, d'un règlement amiable pour solde de tout compte, s'élevant à 27 172,88\$, plus 1 239,34\$ d'intérêts.

Le 22 février 2001, le conseiller de la Caisse d'indemnisation faisait savoir que le propriétaire du navire de pêche avait signé le Document d'abandon des droits et de subrogation. Le même jour, le 22 février 2001, un chèque d'un montant de 26 924,22\$ fut envoyé au propriétaire du navire de pêche. En recevant la preuve indispensable du paiement de l'équipage, le dernier chèque de 1 488,00\$ fut remis au propriétaire du navire de pêche après la fin de l'exercice financier. Ce paiement achevait le règlement de cette demande d'indemnisation particulière et l'Administrateur a clos son dossier regardant l'aspect de la demande d'indemnisation.

3.20 Bateau de pêche *Flying Swan VI* (2000)

Ce bâtiment est un navire de pêche canadien en bois de 63 tjb. La GCC a publié un Rapport de situation, signalant que deux navires de pêche avaient le 1^{er} octobre 2000, découvert le *Flying Swan VI* qui avait chaviré. Il se trouvait à environ 30 milles nautiques au sud-ouest de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), au sud du détroit donnant accès à la baie de Fundy. Environ 1 mètre de la coque émergeait au-dessus de la surface de l'eau et avec l'accord des personnes concernées, il avait été décidé que la meilleure option était de couler l'épave. Au 2 octobre 2000, le bâtiment chaviré avait dérivé vers un site convenant à sa destruction et avait été coulé par un bâtiment de la GCC. Une faible pollution s'était écoulée, aussi d'après les estimations il devait rester environ de 4 500 à 9 000 litres de diesel oil à bord au moment où le bâtiment avait été coulé.

Plus tard, le BST (TSB) a publié un Rapport de situation précisant qu'une poulie motrice s'était coincée alors que l'équipage virait à bord la seine avec sa prise, contribuant au chavirement. Six membres de l'équipage ont été sauvés et un est décédé.

En intervenant sur cet événement, la GCC a encouru des frais d'un montant de 5 804,35\$ qui ont été réglés directement par le propriétaire du bateau de pêche. Aucune autre demande d'indemnisation faisant suite à cet événement, n'ayant été présentée, l'Administrateur a clos son dossier.

3.21 Bateau de pêche *Sandy S* (2001)

La publication par la GCC d'un Rapport de situation (sitrep), avisa l'Administrateur de cet événement et en conséquence du dépôt d'une demande d'indemnisation éventuelle contre la Caisse d'indemnisation.

Le 9 février 2001, ce bateau de pêche en bois canadien de 13 tonneaux de jauge brute, construit en 1947, a coulé le long du quai dans le port de Prince Rupert (Colombie-Britannique). Le personnel local du MPO du port des petites embarcations, a été le premier à intervenir au moment du naufrage, qui a provoqué le déversement d'une certaine quantité des 900 litres approximatifs de combustible diesel qui se trouvaient à bord. Le propriétaire du bateau de pêche indiqua qu'il obtiendrait l'aide de ses amis pour renflouer le bâtiment. Cela ne se fit pas, forçant la GCC à agir. Le 13 février 2001, la GCC envoyait une lettre au propriétaire du bateau, l'avisant que conformément aux dispositions de la *LMMC*, elle le tenait responsable de tous les frais encourus par le Gouvernement canadien lors du naufrage du *Sandy S*. Le propriétaire du bateau indiqua qu'il n'avait pas de fonds disponibles pour renflouer le bâtiment. Il signa une lettre d'engagement, assumant la responsabilité de tous les frais encourus par les autorités canadiennes, aux conditions prévues dans les dispositions des articles 677 et 678 de la *LMMC*. Le 13 février 2001, des releveurs d'épave, sous contrat avec la GCC, renflouèrent le bâtiment et pompèrent les hydrocarbures restants à bord. Ensuite, le bâtiment a été remorqué jusqu'au site Osborne Burn où il devait être provisoirement échoué.

Ceci a mis un point final à l'implication des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) auprès du *Sandy S*. L'Administrateur signale que le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC au 31 décembre 2001 indique que la Couronne a présenté le 26 octobre 2001, auprès du propriétaire du bateau de pêche, une demande d'indemnisation d'un montant de 9 677,30\$, visant à recouvrer les frais de la GCC à l'occasion de cet événement mais qu'elle n'avait reçu aucune réponse.

Ensuite, par une lettre en date du 23 août 2002, la GCC a déposé une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, d'un montant révisé de 9 433,02\$.

À la suite d'un examen par la Caisse d'indemnisation, une offre de règlement a été faite à la GCC, le 18 novembre 2002, d'un montant de 9 331,69\$ assortie d'un intérêt de 1 035,94\$ qui a été acceptée et réglée.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.22 Bâtiment à passagers *Destiny 1* (2001)

Un Rapport de situation de la GCC a prévenu l'Administrateur que le 10 avril 2001, le bâtiment à passagers, affrété, canadien *Destiny 1*, de 196 tjb avait pris feu alors qu'il était amarré à Granville Island à Vancouver. Le bâtiment était utilisé pour des croisières dînatoires. Une embarcation de la GCC et le bateau pompe de Vancouver sont intervenus. Par la suite, la décision a été prise de remorquer la coque endommagée jusqu'à un coffre d'amarrage à Kitsilano, à Vancouver. La GCC avait mis des entreprises parées à intervenir, en cas de besoin. Il a été précisé que le bâtiment avait eu à bord 1 300 litres de combustible

diesel et que le personnel des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) avait profité de l'occasion pour obturer les deux caisses à combustible afin de réduire les risques de pollution.

Plus tard le même jour, 11 avril 2001, le *Destiny I* a coulé alors qu'il était au coffre d'amarrage de Kitsilano. Un représentant des assureurs est venu sur les lieux et a déclaré « perte totale » le bâtiment. La GCC a prévenu le propriétaire du bâtiment de ses responsabilités, aux termes de la *LMMC*, d'avoir à faire enlever les polluants et le bâtiment.

La GCC a chargé les équipages de ses bâtiments de recherche et sauvetage (SAR) de vérifier périodiquement l'épave. Aucune pollution n'a été signalée. Le 12 avril 2001, le *Destiny I* a été renfloué et mis à terre. Des précautions ont été prises pour veiller à ce qu'aucune pollution ne puisse se produire au cours de la sortie de l'eau de la coque.

La GCC a fait savoir que sa demande d'indemnisation visant à recouvrer ses frais avait été présentée directement au propriétaire du navire mais sans résultat. Ensuite, le 20 décembre 2002, la GCC a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a envoyé la demande au propriétaire du navire le priant de régler directement la Couronne. À la fin de l'exercice financier, il paraît que des discussions, au sujet d'un règlement à l'amiable, s'étaient poursuivies entre l'assureur du propriétaire du navire et la Couronne et qu'une somme convenue avait été versée à la GCC le 20 mai 2003.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.23 Yacht Egret Plume II (2001)

Un Rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que cette embarcation canadienne en bois de 25 tjb, immatriculée comme yacht, avait coulé, le 26 avril 2001, dans Small Craft Harbour (le port des petites embarcations) à Ladysmith en Colombie-Britannique. L'embarcation avait été construite en 1931.

Il a été rapporté que l'*Egret Plume II* avait récemment fait des soutes et avait à bord d'après les estimations, 660 à 1 100 litres de diesel. Une entreprise a déployé des barrages flottants et des tampons absorbants. Le lendemain, 27 avril 2001, le personnel des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) est arrivé sur les lieux et a assumé le rôle de Directeur des opérations (OSC).

Le propriétaire de l'embarcation, résidant à Victoria, a précisé qu'il n'avait pas d'argent et n'avait pas joué un rôle actif lors de l'intervention pour parer à la situation. L'embarcation avait subi des avaries à son étrave lors du naufrage et n'avait que peu ou pas de valeur.

Le 28 avril 2001, la GCC a passé un contrat pour sortir l'embarcation de l'eau et la mettre sur une remorque dans la propriété de Small Craft Harbour. Lors de cette opération aucune autre pollution ne s'était écoulée.

La GCC a essayé de recouvrer ses frais auprès du propriétaire du yacht, sans succès et par conséquent a présenté à la Caisse d'indemnisation, par lettre en date du 10 mai 2002, une demande d'indemnisation s'élevant à 5 075,02\$.

L'Administrateur a évalué la demande d'indemnisation et le 27 mai 2002 a fait à la GCC, une offre de règlement. Le 6 juin 2002, une lettre d'acceptation de l'offre a été reçue, aussi le 10 juin 2002, l'Administrateur autorisait le versement de la somme de 4 904,36\$ plus des intérêts s'élevant à 313,00\$.

L'Administrateur a écrit au propriétaire du yacht, lui demandant d'entreprendre une action en recouvrement de frais mais sans résultat.

L'Administrateur a clos le dossier concernant cette demande d'indemnisation.

3.24 Navire des Grands Lacs, Canadian Transfer (2001)

Le BST (TBS) a signalé que le 14 mai 2001, ce navire canadien des Grands Lacs, de 16 353 tjb, chargé de sec, avait talonné hors du chenal, se faisant des avaries considérables. À ce moment là, le bâtiment était à la descente, juste à l'ouest de Goderidge Harbour, dans le lac Huron, lorsqu'il est sorti du chenal recommandé. Aucune pollution n'a été signalée et faute d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.25 Bateau de pêche Purple Rain (2001)

Le BST (TBS) a rapporté que le 31 mai 2001, ce bateau de pêche canadien de 10 tjb avait coulé alors qu'il arrivait sous escort au port de Cap-aux-meules, aux Îles-de-la-Madeleine (Québec). Le bateau a été déclaré perte totale virtuelle après avoir été assisté. Aucune pollution par les hydrocarbures n'a été signalée et faute d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.26 Transbordeur à passagers Scotia Prince (2001)

Le BST (TBS) a rapporté que ce transbordeur canadien à passagers, de 5 005 tjb, avait, le 17 juin 2001, talonné alors qu'il appareillait de Yarmouth (Nouvelle-Écosse), défonçant un ballast à combustible de double fond. À l'époque l'Organisme d'intervention de la GCC des maritimes n'était pas au courant de l'événement. Aucune pollution n'a été signalée et faute d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.27 Navire à marchandises diverses *Solander* (2001)

Le BST (TBS) a rapporté que le 1^{er} août 2001, le navire canadien à marchandises diverses de 37 tjb *Solander* a coulé alors qu'il était au large d'Opitsat, port de Tofino (Colombie-Britannique). Les sept personnes à bord, à ce moment là, ont été sauvées. Le bâtiment transportait des produits chimiques et des marchandises diverses. Le sauvetage est à l'étude. Aucune pollution n'a été signalée et faute d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.28 Engin marin *Twinkle* (2001)

Cet engin marin est un bâtiment canadien en bois de 38 tjb, construit en 1925, immatriculé en qualité de bâtiment de pêche, mais, qui selon certaines sources, ne serait plus utilisé en tant que tel. Un rapport des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) avisait que le 3 août 2001, le *Twinkle* signalait qu'il avait une voie d'eau alors qu'il se trouvait au large de Cape Mudge dans le Passage de la Découverte, sur la côte est de l'Île de Vancouver. Un patrouilleur de la GCC est intervenu et l'embarcation a été escortée et ramenée saine et sauve au quai Yucata à Cape Mudge.

Pendant l'assistance, le patrouilleur a dû pomper l'eau du bâtiment de manière à le conserver à flot. Au cours des opérations de pompage, des hydrocarbures ont été déversés à la mer. Les hydrocarbures provenaient de la cale machine et peut-être de quelques conteneurs à l'intérieur de la cale du bâtiment.

Le *Twinkle* a été déhalé jusqu'au quai de Campbell River et le 7 août 2001, a coulé le long du quai. Le propriétaire du bâtiment n'a rien entrepris. Avec l'aide des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) les autorités de Campbell River Harbour sont intervenues pour lutter contre la menace de pollution par les hydrocarbures.

Par la suite la GCC a retenu les services d'une entreprise pour renflouer le bâtiment et pour récupérer le combustible se trouvant à bord. Ceci fut réalisé le 9 août 2001.

Le 4 juin 2002, la GCC a présenté une demande d'indemnisation pour ses frais, d'un montant de 9 966,35\$. À la suite d'une évaluation, la somme de 9 904,39\$ plus des intérêts de 623,02\$ soit au total 10 527,04\$ a été réglée le 25 septembre 2002.

L'Administrateur a clos le dossier concernant cette demande d'indemnisation.

3.29 Épave du *Carabobo* (2001)

Cet événement est l'un des plus inhabituels qui ait été porté à l'attention de l'Administrateur au cours de ces dernières années.

Un Rapport de situation de la GCC a informé l'Administrateur qu'au cours de l'année 1999, des plongeurs sous-marin pratiquant la plongée récréative, ayant plongé sur une épave d'un site populaire, au large de Gros Cap aux Os, dans la baie de Gaspé (Québec), ont remarqué des fuites d'hydrocarbures provenant de la coque de l'épave. Le 21 août 2001, des plongeurs de Parcs Canada, sous la conduite de la GCC, ont inspecté l'épave. Les plongeurs ont précisé que l'épave contenait une quantité inconnue d'hydrocarbures, qu'elle paraissait en mauvais état et qu'une certaine quantité d'hydrocarbures continuait à s'écouler.

L'épave était une ancienne corvette de la classe « Canadian Flower » qui avait été vendue à la marine vénézuélienne et était en route pour le Venezuela lorsqu'elle s'était échouée et avait été abandonnée en décembre 1945.

La zone est maintenant considérée comme étant une zone à écologie fragile et la GCC a décidé d'enlever dans la mesure du possible les hydrocarbures encore présents dans l'épave. Des plongeurs ont été embauchés et quatre ballasts ont été reconnus comme contenant des hydrocarbures qui étaient du type mazout de soute lourd « C. » Les opérations de pompage ont débuté et plus de 5 000 litres d'hydrocarbures ont été récupérés. Des matériaux absorbants ont été utilisés pour enlever les hydrocarbures qui ne pouvaient pas être pompés. Des trous dans la coque du *Carabobo* ont été obturés et les plongeurs, le matériel et la GCC ont quitté les lieux.

À l'époque, les frais d'inspection seulement, étaient estimés à plus de 50 000\$. Il a été précisé que le MDJ (Ministère de la Justice) avait avisé la GCC qu'il était trop tard pour déposer une demande d'indemnisation contre le propriétaire du *Carabobo* ou contre la Caisse d'indemnisation. Toutefois le 15 novembre 2002, le conseiller de la Couronne a prévenu l'Administrateur qu'il était prévu qu'une demande d'indemnisation soit déposée auprès de la Caisse d'indemnisation pour des frais encourus lors du pompage des hydrocarbures à bord de l'épave. Par la suite, une demande d'indemnisation, d'un montant total de 320 000,00\$ avait été reçue le 17 mars 2003 mais avait été rejetée par l'Administrateur (étant frappée de prescription du fait de la décision de la Cour fédérale dans l'affaire de l'*Irving Whale* – [1999]2.C.F.346) du 31 mars 2003.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.30 Plate-forme de forage Eirik Raude (2001)

Dans une circulaire d'information collective de la SMTC (TCMS) avisant de leurs poursuites judiciaires récentes engagées dans les maritimes, il a été relevé par l'Administrateur que cette plate-forme avait été mise en cause lors d'un déversement d'hydrocarbures. Le 15 août 2001, cette plate-forme immatriculée aux Bahamas était en train d'effectuer des réparations à Dartmouth (Nouvelle-Écosse) lorsque s'est produit un déversement d'environ 154 litres d'hydrocarbures dans les eaux du port. Le 18 décembre 2001, la plate-forme a été déclarée coupable de pollution et condamnée à une amende de 20 000\$. N'ayant reçu aucune demande d'indemnisation relative à cet événement, l'Administrateur a clos son dossier.

3.31 Quai de la 4^e avenue (Tofino, Colombie-Britannique) (2001)

Le BST (TBS) a fait savoir que le 3 octobre 2001, trois bateaux de pêche canadiens étaient en feu au quai de la 4^e avenue à Tofino (Colombie-Britannique). Les trois bateaux étaient : l'*Old Spice* (15 tjb), le *Star* (31 tjb), et le *Hayden Pass* (50 tjb). Il a été précisé qu'il n'y avait eu aucune pollution. L'Administrateur n'a reçu aucun autre renseignement concernant cet événement et faute d'une demande d'indemnisation, l'Administrateur a clos son dossier.

3.32 Navire à marchandises diverses Lady Franklin (2001)

Le *Lady Franklin* est un navire canadien à marchandises diverses de 2 125 tjb. Un Rapport de situation de la GCC a avisé l'Administrateur que le 3 septembre 2001, le bâtiment a signalé qu'il s'était fait des avaries à son hélice et à son joint d'étanchéité de presse-étoupe de son arbre porte hélice, alors qu'il se trouvait dans la glace épaisse. À ce moment là, il était à 17 milles nautiques au sud-est de Resolute (Nunavut). D'après un rapport 1 500 litres d'huile provenant du tube d'étambot auraient été perdus. Le navire était immobilisé dans les glaces.

Deux brise-glace ont été dépêchés sur les lieux pour assister le navire. L'équipage d'un des brise-glace a tenté de nettoyer les hydrocarbures, en utilisant la barge du bord. Une reconnaissance aérienne a révélé des traces d'hydrocarbures mais par contre a trouvé que les lisières de glace n'avaient pas été souillées. Les deux brise-glace se sont entraînés pour remorquer le *Lady Franklin* jusqu'à Nanisivik (Nunavut) où ils sont arrivés sans autres dommages, le 5 septembre 2001.

Le reste des hydrocarbures répandus était considéré comme irrécupérable, quoique la GCC ait continué à surveiller la situation.

Depuis le 30 septembre 2001 les Rapports de situation de la GCC relèvent que l'organisme a l'intention de déposer une demande d'indemnisation auprès du

propriétaire du navire, toutefois l'événement n'est pas mentionné dans le rapport du 31 décembre 2002 et il est donc présumé avoir été réglé. L'Administrateur a clos son dossier.

3.33 Bateau de plaisance Shamrock (2001)

La GCC a avisé l'Administrateur que le 9 septembre 2001, une (petite) quantité inconnue d'un mélange de gazole et d'eau avait été pompée d'un bateau de plaisance dans les eaux du port de Port Elgin (Ontario). Port Elgin est situé sur le lac Huron, près de la péninsule de Bruce. Le bateau de plaisance a été identifié comme étant le *Shamrock*. Il a été précisé que six autres bateaux de plaisance avaient été saccagés, avec environ 5 litres d'huile de graissage manquants ; on soupçonne fortement que cette huile avait aussi été déversée dans les eaux du port.

La GCC, la police, les sapeurs-pompiers et les organismes provinciaux de l'environnement, ont tous envoyé des fonctionnaires sur les lieux.

La GCC a discuté avec le propriétaire du *Shamrock*, la question du remboursement des frais. Les Rapports de situation de la GCC, depuis le 30 septembre 2001, avaient relevé que la Couronne avait l'intention de déposer une demande d'indemnisation auprès du propriétaire du navire regardant cet événement mais aucune demande d'indemnisation n'a été reçue. L'événement a été supprimé dans le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC du 31 décembre 2002, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.34 Chalutier Amerloq (2001)

Un déversement de diesel oil s'est écoulé de ce bâtiment, dans la soirée du 12 septembre 2001, alors qu'il était amarré dans le port d'Argentia (Terre-Neuve). Le bâtiment est un chalutier russe de 849 tjb, propriété d'une compagnie espagnole ; il était à Argentia pour une remise en état par les moyens du bord et était à ce moment là, en train d'effectuer un transfert de combustible à bord.

L'intervention initiale a été effectuée par les Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) à l'aide de barrage flottant absorbant. Le navire avait conclu un accord avec un organisme d'intervention (RO) et avait utilisé la SIMEC (ECRC) pour effectuer le nettoyage, surveillée par la GCC. La SMTC (TCMS) a prélevé des échantillons et a diligenté une enquête.

Le MPO/la GCC (DFO/CCG) a obtenu une lettre d'engagement (LOU) émise au nom du Club P&I, d'un montant de 3 000\$. Tout d'abord, la quantité d'hydrocarbures déversée avait été estimée à 200 litres mais par la suite avait été déclarée « inconnue » mais « considérable. »

Le propriétaire du chalutier a remboursé à la GCC ses frais. Aucune autre demande d'indemnisation n'a été reçue, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.35 Bateau de pêche Linbe (2001)

Le *Linbe* est une embarcation canadienne en bois, de 12 tjb, immatriculée en qualité de bateau de pêche. Les Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) ont avisé l'Administrateur que le 13 septembre 2001, le bâtiment était à demi-submergé et qu'il déversait du diesel dans le goulet d'Alberni, sur la côte ouest de l'île de Vancouver. Le propriétaire du bateau de pêche a dit qu'il ne possédait aucune assurance mais plus tard a appelé une compagnie locale de remorquage.

Le Commandant du port a surveillé l'événement et la compagnie de remorquage a récupéré l'épave flottante abandonnée, en utilisant une barge. La compagnie de remorquage a réclamé le paiement des travaux et s'est adressée à la GCC afin d'avoir la garantie que le paiement serait bien effectué. Par la suite la compagnie de remorquage a facturé la GCC, pour les travaux exécutés et a été payée. Par la suite, la GCC a présenté, par lettre en date du 13 décembre 2002, une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation. Le 17 janvier 2003 elle a été réglée pour une somme de 9 024,72\$ plus des intérêts s'élevant à 344,68\$.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.36 Barge BCP Carrier #17 (2001)

Un agent local des Interventions d'urgence de la GCC (CCG ER) a, le premier, prévenu l'Administrateur de cet événement. Le 3 octobre 2001, cette barge en bois, de 279 tjb, immatriculée au Canada, construite en 1943, a coulé dans le port de Ladysmith (Colombie-Britannique). La barge avait à bord, dans des citernes, 2 300 litres de diesel et environ 1 100 litres d'huile hydraulique et du matériel. L'agent de la GCC a indiqué les options à la disposition de la GCC, pour faire face à la situation. Il a été précisé que la barge était en mauvais état et qu'elle pourrait se disloquer si elle était soulevée.

La GCC est intervenue, mettant en place un barrage flottant sur les lieux et a utilisé des plongeurs sous-marins pour obturer les orifices de ventilation et pour enlever les hydrocarbures libérés qui avaient été endigués dans les barrages flottants. La barge elle-même n'était pas visible en surface. La Caisse d'indemnisation avait engagé un conseiller et un expert maritime. Le conseiller de la ville de Ladysmith s'est impliqué dans l'affaire. La barge avait coulé dans une concession balnéaire de la Couronne en Colombie-Britannique.

Le propriétaire officiel a précisé qu'il enverrait par télécopie, à la GCC, un plan d'action mais entretemps, par mesure de précaution, cet organisme avait obtenu des dévis estimatifs pour supprimer la menace de pollution. Le 23 octobre 2001, le propriétaire avisait la GCC qu'il était incapable de prendre en main la situation. La GCC a chargé une entreprise de renflouer et d'enlever l'épave. La GCC a continué à surveiller le site. Une plage locale, légèrement polluée a été nettoyée.

Le 1^{er} novembre 2001, les préparatifs de renflouement ont commencé, la barge était partiellement à flot le 3 novembre 2001 et l'intérieur asséché le 4 novembre 2001. Des pompes ont été utilisées pour maintenir asséchée la barge. Il a été confirmé que la barge était en mauvais état. Les releveurs d'épave ont supprimé la plus grande partie de la menace de pollution ce qui incluait la récupération des citernes à combustible, avant de déhaler la barge jusqu'aux ateliers des récupérateurs d'épave à Ladysmith et le 20 novembre 2001 elle était finalement démolie.

Par une lettre en date du 7 novembre 2002, la GCC a présenté à la Caisse d'indemnisation une demande d'indemnisation, pour ses frais s'élevant à 101 531,26\$. Suite à une évaluation, une offre de règlement a été faite le 27 février 2003 et a été acceptée. Le 6 mars 2003, un versement d'un montant de 101 367,75\$ plus des intérêts s'élevant à 6 436,87\$, a été effectué.

N.B. : Dans sa lettre d'offre, l'Administrateur a précisé :

« L'Administrateur a mené une autre enquête en vue de déterminer si dans cette affaire, les faits pouvaient corroborer l'analyse sur la nécessité d'engager des dépenses, relatives au déchargement des déchets de bois restants et/ou à l'évacuation des déchets de bois propres, pour un montant total de 14 412,00\$.

Ayant terminé son enquête, l'Administrateur est convaincu que dans cette affaire, les dépenses encourues étaient raisonnables en tant que mesures indispensables pour prévenir, atténuer les dommages causés par la pollution provenant de la barge BCP #17 ou pour y remédier.

En conséquence, l'Administrateur a trouvé que ces deux points étaient fondés.

Toutefois l'Administrateur souhaite insister sur le fait qu'il avait été possible d'en arriver à une telle conclusion, en se fondant sur les circonstances spéciales de cette affaire. La résolution actuelle ne doit pas être considérée comme un fait acquit que toute dépense liée à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire sera à l'avenir automatiquement acceptée comme étant une demande d'indemnisation valable. »

L'Administrateur a clos le dossier concernant cette demande d'indemnisation.

3.37 Navire à marchandises diverses Ocean Venture I (2001)

Le 24 octobre 2001, le conseiller de la Couronne pour la GCC avisait l'Administrateur de cet événement. Ce navire est un navire à marchandises diverses de 5 955 tjb, immatriculé au Panama. Le 5 octobre 2001, une forte odeur de diesel oil a été perçue dans le port de Rimouski (Québec). Des hydrocarbures ont été découverts dans l'eau près de l'*Ocean Venture I*. Des entreprises ont été employées pour nettoyer le déversement ; environ 6 060 litres de déchets mazoutés, estimés contenir environ 1 000 litres d'hydrocarbures, de même que 16 barils de débris ont été récupérés. Le nettoyage a été effectué en une journée, le même jour

où le déversement avait été découvert. Il a été précisé qu'à la même époque, le bâtiment avait changé de propriétaire.

La Couronne a présenté à la Caisse d'indemnisation, la demande d'indemnisation de la GCC, visant à recouvrer ses frais encourus au cours de cet événement, d'un montant de 13 237,81\$. Le 28 novembre 2001, l'Administrateur a reçu la demande d'indemnisation et le 29 novembre 2001 a écrit aux propriétaires officiels du navire au Panama, leur faisant parvenir un exemplaire de la demande d'indemnisation. Il leur demandait de bien vouloir régler directement cette affaire avec la Couronne. L'Administrateur les avisait de leurs responsabilités prévues dans la *LRM (MLA)* et leur précisait que la dette suivrait le navire, même s'il venait à être vendu.

Aucune réponse ne lui est parvenue de la part d'entités se réclamant du droit de propriété du navire.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation, trouvant fondée la somme de 13 090\$, telle que présentée le 17 décembre 2001 et a réclamé d'autres observations de la part du conseiller de la Couronne. L'hiver approchant rapidement, l'équipage a quitté le navire le 18 décembre 2001. L'agent du navire a été incapable d'obtenir de l'argent des propriétaires déclarés ou d'entreprendre une action quelconque. Le navire, sans chauffage et sans éclairage semblait être abandonné. Un autre problème était que l'*Ocean Venture I* était chargé de gros sel en sac et il y avait un litige au sujet de l'acceptation de la cargaison.

La Caisse d'indemnisation a engagé un expert maritime. Il a été décidé que les organismes du gouvernement devaient agir car, entre autres questions, il y avait les dommages qui pourraient être causés au navire par le froid. Le SMTC (TCMS) a employé des entreprises pour fournir au navire de l'électricité de terre et a embauché des gardes de sécurité.

Le 27 février 2002, le conseiller de la Couronne a répondu à l'Administrateur, offrant de fournir la justification des frais de la GCC, non établis par l'Administrateur lors de son premier examen. Cette logique a été acceptée par l'Administrateur qui le 22 mars 2002 a pris des dispositions pour faire transférer la somme de 13 195,01\$, plus 383,01\$ d'intérêts, sur le compte du MPO(GCC) [DFO(CCG)].

En juillet 2002 une action en justice a été engagée devant la Cour fédérale, par la Couronne (Transports Canada) contre le propriétaire du navire et le navire. Le bâtiment a été saisi et la Couronne a obtenu une décision judiciaire pour l'évaluation et la vente du bâtiment. L'Administrateur a déposé une notification d'opposition contre le produit de la vente. Le 28 octobre 2002, le Tribunal a ordonné le versement à la Caisse d'indemnisation, de la somme de 16 704,66\$, y compris des intérêts, plus les dépens d'un montant de 440,00\$, soit un montant total de 17 144,66\$ qui a été porté au crédit de la Caisse d'indemnisation. L'Administrateur a clos son dossier.

3.38 Remorqueur Rivtow Lion (2001)

Ce navire est un remorqueur canadien en acier, de 561 tjb, construit en 1940. Le remorqueur, faisant précédemment partie de la flotte de la compagnie bien connue West Coast Towing, n'appartient plus à cette compagnie. Cet événement a commencé le 12 octobre 2001 lorsque la GCC a été avisée que le bâtiment avait rompu ses amarres de coffre dans la marina de Maple Bay (Colombie-Britannique) et était parti à la dérive. Il avait été récupéré et amarré sur coffre à une installation du centre de pisciculture de Sansum Narrows.

Le 6 novembre 2001, la GCC était avisée par la Gendarmerie royale du Canada (GRC) que des irisations d'hydrocarbures pouvaient être aperçues tout autour du bâtiment. L'Officier d'intervention de la GCC et le Commandant de port de Victoria se sont rendus sur les lieux et ont trouvé le bâtiment à l'état d'épave flottante abandonnée et laissant écouler des hydrocarbures dans le milieu marin.

Le bâtiment avait été remorqué à un poste d'amarrage sûr à Pat Bay (Colombie-Britannique). À ce moment, le propriétaire avait été retrouvé mais il s'est révélé incapable d'assurer sa responsabilité et la GCC avait passé un contrat pour faire enlever les hydrocarbures restant dans ses ballasts en vue de réduire le risque de pollution.

L'Administrateur avait engagé son propre expert maritime par l'entremise de son conseiller, étant donné qu'il y avait des chances pour qu'une demande d'indemnisation soit prochainement présentée et qu'il était nécessaire de surveiller l'évolution de toutes actions futures concernant le bâtiment.

Le 7 février 2002, les entreprises de la GCC ont fait savoir qu'elles avaient pompé 23 154 litres de diesel, 11 889 litres d'huiles usées et 9 100 litres d'eau mazoutée.

L'enlèvement des hydrocarbures de ses ballasts n'avait pas supprimé pour autant la menace d'une pollution future étant donné qu'il y avait toujours du diesel oil dans la machine principale et les tuyautages, ce qui a mené à plus de travaux.

En même temps, la GCC avait pris des dispositions pour faire transférer, à l'Association de plongée sous-marine de Nanaimo, le droit de propriété du remorqueur et pour couler le bâtiment pour qu'il serve de récif artificiel sous-marin.

Pour que ceci soit réalisable, il était indispensable de respecter les normes d'EC en matière d'immersion des déchets en mer et de supprimer la contamination par des hydrocarbures et par d'autres débris. Suite au transfert du droit de propriété, le remorqueur a été coulé au début de mai 2002.

Le 10 octobre 2002, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la part de la GCC, d'un montant de 105 543,95\$.

Au cours de son évaluation, l'Administrateur a eu des doutes quant à savoir si certains frais revendiqués

avaient un rapport avec les mesures nécessaires prises pour faire face aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures ou s'ils avaient été engagés plutôt pour respecter les normes d'EC en matière d'immersion des déchets en mer.

Après une enquête approfondie, l'Administrateur a finalement, le 10 mars 2003, avisé la GCC des points qui étaient indemnisables.

Dans sa lettre d'offre, l'Administrateur a souligné certains aspects concernant l'enlèvement et l'évacuation des hydrocarbures :

« N.B. L'affectation du produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu, est importante dans tous les événements, eu égard aux dispositions explicites du paragraphe 678(2) de la LMMC. Une totale transparence de la part du demandeur et de son (ses) entrepreneur(s) dans leurs dispositions contractuelles respectives, est essentielle, particulièrement pour l'évaluation des demandes d'indemnisation. »

Le 31 mars 2003 l'Administrateur a autorisé le versement de la somme de 92 541,54\$ plus des intérêts d'un montant de 3 966,59\$ soit au total 96 508,13\$.

Le 31 mars 2003, la GCC a demandé à l'Administrateur de reconsidérer certains points de la demande d'indemnisation qui avaient été rejetés. Le 31 mars 2003, l'Administrateur, dans sa réponse, a avisé la GCC qu'il examinerait tout renseignement nouveau ou pertinent qu'elle serait désireuse de lui fournir, en vue de déterminer s'il est judicieux ou non de reprendre son examen et/ou de reconsidérer son évaluation de ces points de la demande d'indemnisation. Il a également souligné :

« En attendant, je considère que j'ai, le 10 mars 2003, pris des dispositions irrévocables, conformément aux dispositions de l'alinéa 86(1)(b) concernant toutes demandes d'indemnisation de la GCC, à l'exception de l'Annexe 13. Pour cette raison et par souci de précision, je tiens à souligner qu'à moins que et en attendant que je vous précise que je suis disposé à reprendre mon examen, ma notification de rejet de ces points de la demande d'indemnisation, est irrévocable. En conséquence les délais impartis pour interjeter appel du rejet de la demande d'indemnisation, devant la Cour d'admirauté, conformément aux dispositions du paragraphe 87(2) de la LRM (MLA), commencent à courir le 10 mars 2003 et continuent à courir. »

Le 8 mai 2003, l'Administrateur a reçu une lettre envoyée par le conseiller de la GCC, prétendue fournir à l'Administrateur des détails sur des renseignements nouveaux et pertinents pour son examen, avec l'espoir qu'il reprendrait son enquête et reconsidérerait son évaluation de certains des points rejetés de la demande d'indemnisation.

L'Administrateur a examiné le contenu de la correspondance du 8 mai 2003. Le 10 juin 2003 l'Administrateur a avisé la GCC qu'il avait décidé de ne pas reprendre son enquête.

L'Administrateur a clos le dossier concernant cette demande d'indemnisation.

3.39 Marina de Reed Point (2001)

Le paragraphe 3.6 de ce Rapport annuel, donne les détails d'un incendie qui s'est déclaré le 16 octobre 1999 et qui a détruit des bateaux de plaisance dans la marina de Reed Point, Port de Vancouver (Colombie-Britannique). Un autre incendie semblable s'est déclaré dans la marina, de bon matin le 7 novembre 2001. Lors de ce dernier événement trois abris à bateau et trois bateaux de plaisance étaient impliqués. Un bateau pompe de Port Moody tout proche et un camion de pompiers sont intervenus, éteignant l'incendie. Le même jour, l'APV (VPA), officiellement a repris à la GCC le commandement des opérations sur les lieux. Du matériel des entreprises et de la GCC a été utilisé pour endiguer et récupérer les hydrocarbures dans l'eau.

L'Administrateur a engagé le conseiller local. D'après des estimations, la pollution éventuelle se situerait entre 2 000 et 8 000 litres de diesel. La GCC a prélevé des échantillons d'hydrocarbures.

Il paraît que les frais d'intervention contre le déversement ont été réglés par deux compagnies d'assurance impliquées. L'Administrateur a clos son dossier.

3.40 Bateau de pêche Roxanne Reanne (2001)

Ce bateau de 23 tjb était un bâtiment de pêche canadien, en bois, construit en 1980. Un Rapport de situation de la GCC a prévenu l'Administrateur qu'au cours d'une tempête, le 20 novembre 2001, le bâtiment avait rompu ses amarres et s'était échoué sur Navy Island, près de St. Andrews (Nouveau-Brunswick).

St. Andrews est situé sur la côte nord de la baie de Fundy, près de la frontière américaine. La GCC est intervenue et le 22 novembre 2001, a découvert que le bâtiment contenait du diesel et des huiles de graissage ; toutefois, jusqu'à cette date aucune pollution ne s'était produite. Le *Roxanne Reanne* a été renfloué et remorqué jusqu'à l'apportement public de St. Andrews où la GCC a pris des dispositions pour qu'environ 450 litres de diesel et 40 litres d'huile de graissage soient pompés. Le propriétaire du bateau de pêche était établi à Montréal mais il a précisé qu'il n'avait souscrit aucune assurance et qu'il n'avait entrepris aucune action.

À la requête de la GCC, un expert maritime a inspecté le *Roxanne Reanne*, le 29 novembre 2001. Le bâtiment a été trouvé en très mauvais état et, que la coque telle quelle, là où elle est, pouvait avoir une valeur maximale de 1 000\$.

Le 12 décembre 2001, la GCC a déhalé le bâtiment jusqu'à Bayside (Nouveau-Brunswick) où, le lendemain, une entreprise a commencé à le démolir. Le 14 décembre 2001, la démolition était achevée, à la satisfaction de la GCC et les débris avaient été transportés jusqu'à un centre d'enfouissement des déchets approuvé.

Le 27 mars 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation d'un montant de 3 283,06\$, présentée par la GCC pour ses frais d'intervention lors de cet événement.

Le 28 mars 2003, l'Administrateur a avisé la GCC qu'il avait terminé son évaluation de la demande d'indemnisation et a fait une offre de règlement qui a été acceptée par la GCC, le 31 mars 2003. Le même jour, le versement de la somme déterminée d'un montant de 2 390,22\$ plus des intérêts s'élevant à 153,92\$ pour un total de 2 544,14\$, a été autorisé.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.41 Navire à marchandises diverses *Sjard* (2002)

Les canadiens sont de plus en plus inquiets des déversements d'hydrocarbures au large des côtes du Canada. Tout d'abord en raison des ravages causés à la population des oiseaux de mer, une partie des espèces étant en voie d'extinction. Pour cette raison l'Administrateur s'est inquiété lorsqu'il a appris l'abandon du *Sjard*, accident qui s'est produit le 27 janvier 2002. Le *Sjard* était un navire à marchandises diverses, de 5 753 tjb, immatriculé à Antigua, en route de Lettonie à Saint-Jean de Terre-Neuve, chargé, selon les déclarations, de tiges métalliques (fers à béton), de bobines d'acier. Le navire a fait eau (voie d'eau) et a été abandonné par gros temps dans l'Atlantique nord par 40°40'6 nord et par 45°01'6 ouest, à environ 330 milles nautiques dans l'est de Terre-Neuve.

Un chalutier espagnol a sauvé les 14 membres de l'équipage de nationalités diverses. Le *Sjard* n'a plus été aperçu et il est présumé avoir coulé. L'Administrateur n'est pas au courant de la quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord au moment du naufrage. Aucun autre renseignement n'ayant été reçu, l'Administrateur a clos son dossier.

3.42 Porte-conteneurs *Cala Palamos* (2002)

Un Rapport de situation de la GCC a signalé cet événement à l'Administrateur. Le 21 février 2002, le pilote à bord du *Cala Palamos* a signalé à la SMTC (TCMS) (Sécurité maritime de Transports Canada) qu'il y avait des hydrocarbures dans l'eau entre les postes à quai 34 et 35, à Halifax, s'étendant dans le port. La GCC est intervenue et a employé des entrepreneurs pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. D'après des estimations environ 4 300 litres d'huile de graissage étaient en cause.

Le *Cala Palamos* est un porte-conteneurs chypriote de 14 366 tjb ; au moment du rapport du pilote il appareillait d'Halifax pour Cuba. La SMTC (TCMS) a pris des dispositions pour que des échantillons d'hydrocarbures soient prélevés à bord du navire à son arrivée à Cuba, prévue le 25 février 2002. Le 25 mars 2002, le conseiller du Club P&I du navire, a fourni une

lettre d'engagement (LOU) à la Couronne, d'un montant de 100 000,00\$ qui incluait la Caisse d'indemnisation comme bénéficiaire désigné.

Le 19 février 2003, la GCC a écrit au conseiller du Club P&I, l'avisant qu'elle était toujours disposée à négocier un règlement amiable en dépit du temps écoulé et du défaut d'action. Des négociations s'en sont suivies et le 3 avril 2003, le Club P&I a versé la somme de 80 000,00\$ en règlement pour solde de tout compte.

L'Administrateur a clos son dossier.

(Le 23 juin 2003, le navire a plaidé coupable devant le Tribunal provincial de Nouvelle-Écosse, aux chefs d'accusation relatifs au déversement illégal de déchets et d'avoir omis de prévenir les autorités. Le navire a été condamné à une amende de 100 000,00 \$. Transports Canada a dit que c'était l'amende la plus élevée imposée pour un déversement d'hydrocarbures qui avait eu lieu dans un port.)

3.43 Transporteur de harengs *Lavallee II* (2002)

Le *Lavallee II* a été construit en 1942, comme dragueur de mine américain en bois mais par la suite avait été utilisé comme seiner à harengs et ensuite comme transporteur de harengs. Le bâtiment de 254 tjb, devait être immatriculé, s'il était exploité. À l'époque de l'événement il était abandonné sur une plage à Ecum Secum (Nouvelle-Écosse), où il est resté ces 18 derniers mois, sans être immatriculé. Le 8 mars 2002, il a été signalé que des hydrocarbures s'écoulaient du bâtiment, dans le port. La GCC est intervenue le même jour et un barrage flottant absorbant a été déployé. On a découvert que la salle des machines, sans machine, était inondée. À la saison de la pêche aux homards, le port abrite des caisses à claire-voie où sont entreposés des homards vivants et dans ce port se pratique aussi la cueillette des fucus (goémon).

La GCC a embauché des entreprises pour pomper environ 10 000 litres de diesel provenant des citernes à combustible installées à l'intérieur du bâtiment. Il y avait des voies d'eau dans le bordé de coque. Un expert maritime privé engagé par la GCC a conclu que le bâtiment était sans valeur. Il a été proposé que la solution la plus économique pour parer aux possibilités présumées continues de pollution par les hydrocarbures, était de démolir sur place le bâtiment. Il semblerait que le *Lavallee II* était abandonné bien que le nom d'un propriétaire ait été fourni et que la GCC ait tenté de retrouver cette personne. La question de démolir le bâtiment a soulevé le problème de la toxicité de la peinture à bord, une partie de laquelle a été trouvée dépasser les limites provinciales relatives à son élimination dans des centres d'enfouissement des déchets.

Cette question a été résolue par suite de plus amples mises à l'épreuve. Début avril 2002, un projet de contrat relatif aux spécifications avait été rédigé pour l'enlèvement du bâtiment toujours contaminé. Toutes les parties intéressées au niveau fédéral et provincial,

ainsi que la Caisse d'indemnisation ont été priées de faire part de leurs observations au sujet du document. Les spécifications définitives ont été publiées fin mai et le 5 juin 2002, les entreprises potentielles ont été invitées sur les lieux pour établir leurs devis des travaux. Les soumissions ont été reçues avant la date limite de dépôt du 18 juin et l'adjudicataire s'est vu attribué le contrat le 19 juin 2002.

Pendant tout ce temps des tentatives répétées ont été faites pour entrer en rapport avec le propriétaire du bâtiment mais en vain.

Le 10 juillet 2002, les travaux visant à enlever le bâtiment ont commencé sous la direction de la GCC. L'expert maritime de l'Administrateur était aussi présent pendant les opérations. Au 26 juillet 2002, le bâtiment et les débris connexes avaient été enlevés de leur position et le secteur avait été remis dans un état satisfaisant, sans aucune trace de contamination résiduelle d'hydrocarbures.

Le 28 janvier 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation présentée par la GCC pour ses frais s'élevant à 213 053,94\$.

Étant donné que la Caisse d'indemnisation avait été privée de tous les aspects de la situation, il n'y eut que très peu de points à résoudre, aussi le 27 février 2003, une offre de règlement était faite à la GCC. Le 4 mars 2003 l'Administrateur a reçu une acceptation de l'offre. Le 6 mars 2003 le versement à la GCC, des frais évalués à 212 126,10\$, plus des intérêts s'élevant à 7 404,98\$, a été autorisé.

Dans sa lettre d'offre l'Administrateur a précisé :

« N.B.

1. *L'Administrateur souhaite insister sur le fait qu'il avait été possible d'en arriver à une telle conclusion, en se fondant sur les circonstances spéciales de cette affaire. La résolution actuelle ne doit pas être considérée comme un fait acquit que toute dépense liée à l'enlèvement ou à la destruction d'un navire sera, à l'avenir, automatiquement acceptée comme étant une demande d'indemnisation valable.*
2. *L'affectation du produit de la vente ou autre forme de cession d'un navire ou de son contenu, est importante dans tous les événements, eu égard aux dispositions explicites du paragraphe 678(2) de la LMMC. Une totale transparence de la part du demandeur et de son (ses) entrepreneur(s) dans leurs dispositions contractuelles respectives, est essentielle, particulièrement pour l'évaluation des demandes d'indemnisation. »*

L'Administrateur est heureux de noter le concours qui lui a été apporté par la Région des maritimes de la GCC, tout au long de l'événement et qui lui a été d'un grand secours pour son enquête et son évaluation regardant la demande d'indemnisation.

L'Administrateur a clos le dossier de cette demande d'indemnisation.

3.44 Remorqueur à la pêche *Miles and Sea* (2002)

Les caractéristiques du bâtiment et son emplacement peuvent être consultés au paragraphe 3.22 du Rapport annuel 2001-2002. Le 15 mars 2002 il a été rapporté que ce bâtiment avait été mis en cause dans un autre événement, semblable au précédent le 18 mars 2001. Le 15 mars 2002, il a été rapporté que le *Miles and Sea* avait de nouveau coulé et qu'il déversait des hydrocarbures dans le port de Lion's Head. La GCC est intervenue, a trouvé que des hydrocarbures s'écoulaient de la coque coulée et est entrée en relation avec le propriétaire du bâtiment qui a déclaré qu'il était dans l'impossibilité de prendre la responsabilité d'intervenir.

La GCC a passé un contrat pour endiguer et nettoyer les hydrocarbures. D'après les estimations le *Miles and Sea* avait à bord 15 à 25 litres d'huile de graissage et 350 litres de combustible diesel. Le bâtiment avait coulé dans un port pour petites embarcations, propriété du MPO (DFO) mais loué à bail à la municipalité locale. Le MPO (DFO) s'inquiétait au sujet du bâtiment qui restait coulé dans une propriété de la Couronne.

Le 27 mars 2003, la GCC a adressé à l'Administrateur une demande d'indemnisation pour ses frais s'élevant à 33 113,06\$. Le 31 mars 2003, l'Administrateur a avisé la GCC qu'au vu de quelques points litigieux, il exigerait d'autres documents pour pouvoir faire une évaluation complète et correcte de la demande d'indemnisation.

3.45 Chalutier *Katsheshuk* (2002)

Ceci constitue un autre grave accident signalé au cours de l'année. Ce bâtiment, un chalutier canadien de 2 674 tjb, effectuant la pêche à la crevette, a pris feu et finalement a coulé. Tard dans la soirée du 17 mars 2002, le bâtiment a signalé qu'il était en feu et que l'équipage était en train de l'abandonner, alors qu'il se trouvait à environ 80 milles nautiques au nord-est du détroit de Belle Isle au large de la côte nord de Terre-Neuve. Le bâtiment se trouvait dans une couverture de glace de 90% à ce moment là.

Tout l'équipage a été sauvé, sain et sauf. Il a été précisé qu'il y avait à bord environ 430 000 litres de combustible diesel.

Le 25 mars 2002, le conseiller juridique a avisé les propriétaires du chalutier qu'en vertu des dispositions de la *Loi canadienne de 1999 relative à la protection de l'environnement* (LCPE) (CEPA 1999) la carcasse du navire ne pouvait être coulée à l'intérieur ou à l'extérieur de la zone économique exclusive (ZEE)(EEZ), sans permis canadien. Les propriétaires du chalutier passèrent un contrat avec des propriétaires de remorqueurs en vue de remorquer la carcasse du *Katsheshuk*. Le 26 mars le remorqueur *Atlantic Maple* est arrivé sur les lieux. Aucun signe de pollution n'était visible. Précédé d'un brise-glace de la GCC prêtant assistance dans les glaces, le remorquage a commencé

le jour même. En raison du mauvais temps prévu, le remorqueur et sa remorque sont allés se mettre à l'abri, tout d'abord dans Conception Bay et ensuite dans Trinity Bay (Terre-Neuve), les 28 et 29 mars 2002. Le 30 mars 2002, il a été signalé que la carcasse du *Katsheshuk* avait pris une gîte de 30 degrés qui augmentait progressivement. Le remorqueur *Atlantic Maple* et sa remorque ont fait route à l'est. Peu après, le 30 mars 2002, il a été rapporté que le *Katsheshuk* avait coulé dans l'Atlantique, à environ 6 milles nord-nord-ouest du cap Saint-François (Terre-Neuve). Une vaste nappe de diesel était visible. Les autorités étaient très inquiètes car il était annoncé, qu'il se pourrait que jusqu'à 10 millions d'oiseaux de mer se trouvent dans cette zone le prochain mois. Il y avait également quelques inquiétudes concernant l'ouverture, localement, de la pêche aux crabes, dans les deux semaines à venir et aussi au sujet d'une possible pollution par les hydrocarbures, des plages où les capelans viennent frayer.

La GCC a encouru des frais s'élevant à 86 614,41\$ qui, le 10 février 2003, ont été soumis au propriétaire du chalutier.

3.46 Vraquier Spring Breeze (2002)

Le 25 mars 2002, un exemplaire d'une lettre d'engagement (LOU) rédigée au bénéfice de la GCC et de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation émanant du conseiller de ce navire, a été reçue. La lettre d'engagement (LOU) était un engagement pour faire face à des frais pouvant aller jusqu'à 10 000\$, impliquant un déversement présumé d'hydrocarbures dans le port de Québec, le 24 mars 2002. De ce fait c'était la première fois que l'Administrateur prenait connaissance de cet événement.

Le *Spring Breeze* est un vraquier de 16 829 tjb, immatriculé à Malte. Il a été prétendu que le 24 mars 2002, alors que le navire était amarré à quai, une certaine quantité de déchets mazoutés avait été déversée par le *Spring Breeze*. Le navire a passé un contrat pour que soit effectué le nettoyage, sous la surveillance de la GCC.

Lors d'un événement distinct, l'Administrateur a relevé que le *Spring Breeze* avait eu à utiliser des remorqueurs le 7 mars 2002, pour être remorqué à quai, dans le port de Québec, du fait que le bâtiment, selon un rapport, avait été à court de combustible.

Il paraît qu'un règlement amiable a été conclu entre la GCC et le propriétaire du navire et que la lettre d'engagement (LOU) avait été renvoyée le 5 avril 2002.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.47 Rivière Rouge, Michigan (2002)

Bien que de toute évidence cet événement soit d'origine tellurique sur le territoire des États-Unis, dès le premier jour, l'Administrateur a inclus ce déversement d'hydrocarbures dans son rapport, pour illustrer ses craintes concernant : (a) les répercussions sur le milieu marin, d'un déversement d'hydrocarbures provenant d'un égout, (b) l'importance d'identifier l'origine d'un tel déversement, (c) les avantages de veiller à ce que les lois canadiennes et des États-Unis (*LRM/MLA – OPA 90*) soient correctement répercutées dans tout accord (Accord sur la qualité de l'eau des Grands Lacs, Plans d'urgence commun GCC/USCG et des MOU [Memorandums d'entente]) concernant des déversements transfrontaliers sur les côtes est et ouest et dans les Grands Lacs et que l'étendue de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation dans chaque cas soit spécifiée.

C'est grâce aux reportages des médias que l'Administrateur a tout d'abord été mis au courant de ce fait mieux connu sous l'appellation d'événement de la rivière Rouge. Par la suite, les détails ont été confirmés dans les Rapports de situation de la GCC. Le 2 avril 2002, une personne en train de pêcher dans la rivière Détroit a signalé qu'elle rencontrait, flottant en surface, de petites boules d'hydrocarbures qui souillaient la coque de son embarcation. Des nappes de mazout étaient signalées dans les eaux canadiennes dans le secteur de Fighting Island et dans différents autres emplacements de la rivière. La GCC et l'USCG sont intervenues. D'après les estimations il a été établi que 68 000 litres (15 000 gallons/mesure anglaise) avaient été déversés. Il a été établi que ces hydrocarbures étaient des huiles moteurs usées qui s'étaient échappées des collecteurs d'eaux pluviales de Dearborn, au Michigan et qui s'étaient déversées dans la rivière Rouge. Les huiles avaient traversé la rivière Détroit et avaient touché environ 8 km des berges canadiennes.

En vue de veiller de près aux intérêts de la Caisse d'indemnisation, l'Administrateur s'est mis en rapport avec un expert maritime. La GCC a désigné des entreprises pour effectuer le nettoyage indispensable, à condition que les frais soient facturés à l'USCG qui les soumettrait au Centre national de fonds de lutte contre la pollution de l'USCG (USCG National Pollution Funds Centre). Un petit nombre d'oiseaux mazoutés, au nombre de 4 soi-disant, a été signalé.

Les derniers renseignements figurant au dossier de la Caisse d'indemnisation, indiquent que la GCC avait été remboursée par l'USCG, de la somme de 1,14 millions de \$ environ et qu'en juillet 2002 le représentant local du Ministère public au Michigan s'activait à apporter des preuves à un jury d'accusation des États-Unis (US Grand Jury) en vue de déterminer s'il existait suffisamment de preuves pour porter plainte.

L'Administrateur a clos son dossier. (Voir aussi les paragraphes 3.2 et 3.67 de ce rapport.)

3.48 Navire-citerne Captain Ralph Tucker (2002)

Le BST/TBS a signalé que ce navire-citerne canadien de 7 085 tjb s'était échoué le 7 mai 2002, au large de l'île de Bois Blanc, dans le cours inférieur de la rivière Détroit, chenal Amherstburg. Le navire-citerne avait perforé son bordé de fond mais avait pu être remis à flot 10 heures plus tard, sans qu'aucune pollution n'ait été signalée.

L'Administrateur n'ayant reçu aucun autre renseignement au sujet de cet événement en a conclu qu'il était improbable que la Caisse d'indemnisation puisse être impliquée. Il a clos son dossier.

3.49 Brise-glace de la GCC Louis St. Laurent (2002)

Le 27 novembre 2002, le second capitaine du bâtiment a avisé le Centre régional des opérations qu'il y avait une vaste nappe luisante d'hydrocarbures tout autour de l'arrière du navire amarré aux postes à quai 6 et 7 de la darse de la GCC à Dartmouth (Nouvelle-Écosse).

À la suite d'une enquête il a été établi que la citerne tribord du dispositif de variation de gîte contenait du fuel-oil et qu'à travers cette citerne passait le tuyautage de vidange à la mer, côté tribord, des eaux ménagères. Ce tuyautage était équipé de joints d'étanchéité faisant partie du dispositif et le fuel-oil avait provoqué la décomposition de ces joints, ce qui avait permis au combustible de pénétrer dans le tuyautage de vidange et de se déverser par-dessus bord.

Il paraît que les frais d'intervention sur le déversement, s'élevant à 19 062,37\$ ont été réglés par un jeu d'écriture interne (pièces comptables).

L'Administrateur a clos son dossier.

3.50 Bateau de pêche Karma (2002)

C'est par un Rapport de la GCC sur la pollution marine que l'Administrateur a appris cet événement. Le *Karma* était un bateau de 14 tjb, titulaire d'un permis de pêche, sur lequel, le 9 mai 2002 un incendie et une explosion s'étaient produits. Par la suite il s'était échoué à l'ouest de Strange Island, une île située dans une zone éloignée de la côte centrale du Pacifique de l'île de Vancouver, Tahis étant la ville principale la plus proche. La Gendarmerie royale (GRC/RCMP) a récupéré saines et sauvées les 2 personnes qui se trouvaient à bord du bateau.

Un rapport indiquait que le *Karma* avait environ 2 700 litres de gazole à bord, avant l'incendie. Une pollution minime avait été signalée qui suscitait quelques inquiétudes car à proximité, il y avait de vastes bancs d'huîtres. La GCC a suivi de près la situation et pris des dispositions pour que son avion de surveillance de la pollution, puisse survoler l'épave. L'aéronef a confirmé que la faible pollution était en train de se répandre.

Tout d'abord les assureurs du propriétaire du bateau ont refusé d'agir. L'un des problèmes était la zone éloignée où il n'y avait que très peu de compagnies capables de prendre des mesures de redressement. La GCC a poursuivi ses négociations avec les assureurs qui finalement, associés au propriétaire, ont enlevé la coque incendiée et l'ont démolie vers le 29 mai 2002.

Il a été précisé que les bancs d'huîtres n'avaient pas été touchés par la pollution. La Caisse d'indemnisation n'ayant pas été impliquée, l'Administrateur a clos son dossier.

3.51 Bateau de pêche Royal Fundy 1 (2002)

Le 20 mai 2002, ce bateau de pêche canadien de 31 tjb, en fibre de verre, a soudain fait eau et coulé. Les quatre membres d'équipage ont été récupérés sains et saufs par un autre bateau de pêche. Le *Royal Fundy 1* a coulé au large du port de Digby sur la côte de la baie de Fundy en Nouvelle-Écosse et reposait sur le fond, le haut de son mât émergeant au-dessus de la surface de l'eau. Les assureurs sont intervenus, ainsi que d'autres organismes, y compris la GCC et EC. Le bâtiment a laissé échapper des hydrocarbures, des quelques 5 500 litres de gazole qui se trouvaient à bord.

Le 24 mai 2002, on a réussi à renflouer le bâtiment et à le remorquer jusqu'à un quai de Digby. Au cours du renflouement une certaine quantité additionnelle d'hydrocarbures s'est écoulée. On avait bon espoir d'être en mesure de pouvoir récupérer tout le chargement de coquilles Saint-Jacques qui se trouvait à bord.

Les assureurs ont entièrement coopéré avec la GCC tout au long de l'événement. On a appris par la suite que la Caisse d'indemnisation n'était pas impliquée, en dehors d'un contrôle initial, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.52 Vraquier Saunier (2002)

C'est un expert maritime local indépendant, qui de temps à autre travaille pour la Caisse d'indemnisation, qui a attiré l'attention de l'Administrateur, sur cet événement. Le *Saunier* est un vraquier canadien de 16 522 tjb. Le 29 mai 2002, il a été rapporté que ce navire était amarré à quai à Pugwash (Nouvelle-Écosse), ayant terminé de charger du sel, lorsqu'un de ses flexibles hydrauliques a éclaté sur le sabord de charge. Environ 180 litres d'huile hydraulique se sont déversés dans les eaux du port. Le navire a passé un contrat avec la Société d'intervention locale pour endiguer et nettoyer le déversement d'huile. Le port possède un vivier à homards le long de l'appontement qui a été immédiatement protégé.

Les entreprises ont achevé leur nettoyage sous la surveillance de la GCC.

La Caisse d'indemnisation n'ayant pas été impliquée, l'Administrateur a clos son dossier.

3.53 Navire de pêche Mersey Venture (2002)

Le *Mersey Venture* est un grand navire de pêche canadien en acier de 2 337 tjb. Le 7 juin 2002, ce bâtiment s'est échoué à l'entrée de Country Harbour qui est un long bras de mer sur la côte atlantique de l'est de la Nouvelle-Écosse, possédant de vastes sites consacrés à l'aquaculture. Le bâtiment s'est mis au sec sur les rochers et a perforé ses petits fonds, y compris un ballast à combustible vide qui contenait toutefois encore un peu de combustible résiduel. Des hydrocarbures ayant fuit, entouraient le navire. Les propriétaires du navire et la GCC sont intervenus lors de cet événement et le 7 juin 2002 le navire était renfloué. Ensuite le bâtiment est allé au mouillage et une reconnaissance aérienne n'ayant détecté aucune autre fuite d'hydrocarbures, le navire a été autorisé à entrer dans Country Harbour où il a été ceinturé d'un barrage flottant.

Ensuite le navire a fait route sur Halifax où il a été mis en cale sèche pour être réparé.

Les frais de la GCC pour son intervention ont été réglés par le propriétaire du navire.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.54 Usine à poisson F.N. Fisheries (2002)

Le 7 juin 2002, un déversement d'hydrocarbures dans le port de Shippagan était signalé; la GCC est intervenue sur ce qui a été qualifié de rejet non identifié d'hydrocarbures.

Une enquête sur les circonstances de l'événement a confirmé que le déversement avait une origine terrestre, l'usine à poisson de F.N. Fisheries. Par la suite la société a accepté de payer à la GCC, la somme de 19 600,00\$ en règlement des frais encourus pour intervenir sur ce déversement.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.55 Rejet non identifié d'hydrocarbures – Hopedale (Terre-Neuve et Labrador) (2002)

Le 9 juillet 2002, un rapport indiquait que 6 bateaux de pêche amarrés à l'appontement de Hopedale avaient été pollués par des hydrocarbures qui provenaient du fond de la mer. Un officier de la GRC (RCMP) a mené une enquête concernant ce déversement et il a été rapporté qu'un fût métallique de 45 gallons reposait au fond de l'eau par 10 à 15 pieds et à environ 10 à 15 pieds de l'aplomb de l'appontement. Il semblerait que ce fût métallique laissait écouler ce qui ressemblait à une huile noire épaisse.

La GCC et EC sont intervenus lors de cet événement et le fût métallique a été retiré de l'eau; le 13 juillet 2002 des échantillons de son contenu ont été prélevés.

L'Administrateur était d'accord pour que le fût métallique soit transporté, emballé dans un autre fût métallique, jusqu'à Saint-Jean de Terre-Neuve, en vue d'une enquête plus approfondie.

Entre temps, un renseignement a été transmis aux pêcheurs touchés par la pollution, sur la façon de déposer une demande d'indemnisation auprès de la Caisse d'indemnisation, s'il y avait lieu.

Dans un rapport en date du 21 août 2002, il a été précisé que l'analyse des hydrocarbures avait conclu que l'on avait à faire à un mélange de gazole et de combustible de soute.

L'Administrateur a engagé un conseiller et un expert maritime locaux, eu égard à l'enquête en cours, concernant l'origine du fût métallique.

Dans cette affaire, il semble que la responsabilité de la Caisse d'indemnisation dépend de savoir si la cause du dommage dû à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et si l'Administrateur n'est pas en mesure d'établir que l'événement qui a donné naissance au dommage n'avait pas été causé par un navire.

À la fin de l'exercice financier, aucune demande d'indemnisation n'a été déposée auprès de la Caisse d'indemnisation que ce soit par la GCC ou une tierce partie.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.56 Bateau de plaisance Kung Fu (2002)

Ce bateau de plaisance de 38 pieds de long, a coulé à son poste à l'appontement des pêcheurs aux Escoumins (Québec) de bonne heure le matin du 16 juillet 2002. L'embarcation avait environ 1 500 litres de combustible diesel à bord et une certaine quantité s'est déversée dans les eaux du port.

Plus tard ce matin, à la lumière du jour, la GCC a déployé un barrage flottant autour de l'embarcation pour endiguer la pollution et a engagé une entreprise pour nettoyer le déversement.

Le renflouement de l'embarcation et le nettoyage étaient achevés le soir même et le lendemain 17 juillet 2002, le *Kung Fu* a été remorqué à Rivière du Loup pour être réparé.

Le Rapport de situation des demandes d'indemnisation de la GCC, en date du 31 décembre 2002, relève que la Couronne a présenté le 27 août 2002, au propriétaire de l'embarcation, une demande d'indemnisation s'élevant au total à 2 782,08\$.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.57 Vedette de croisière Jolie Vie (2002)

Cette vedette de croisière de 34 pieds, s'est échouée dans Bedwell Bay (Colombie-Britannique) de bonne heure le matin du 10 août 2002. Les quatre personnes à bord dont deux enfants ont été secourus par le bateau de sauvetage de la GCC de Deep Cove.

L'embarcation avait subi des avaries à son étrave sous la ligne de flottaison et son arrière s'était retrouvé partiellement immergé. Il y avait à bord une quantité inconnue de combustible diesel.

En vue de renflouer son embarcation le propriétaire avait passé un contrat avec une société d'assistance aux bateaux de plaisance. L'agent de service de la SMTC/TCMS est intervenu lors de cet événement et a pris des dispositions pour que l'on fasse appel à la Société d'intervention de l'ouest du Canada (SIMOC/WCMRC) et qu'elle installe un barrage flottant de retenue autour du bâtiment. Son propriétaire a été avisé qu'il devait assumer les frais encourus.

Tard dans l'après-midi, l'embarcation avait été renflouée et remorquée jusqu'à une marina locale où elle a été sortie de l'eau et déposée sur un terre-plein.

Les tentatives faites par la SMTC/TCMS pour recouvrer auprès du propriétaire de l'embarcation, les frais de la Société d'intervention, n'ont donné aucun résultat. Le 20 février 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation émanant de la SMTC/TCMS, d'un montant de 5 551,22\$.

À la suite d'une enquête préliminaire en vue d'examiner les faits, l'Administrateur, par l'intermédiaire de son conseiller à Vancouver, a tenté de convaincre le propriétaire de l'embarcation, d'assumer ses obligations stipulées dans la *LRM/MLA* et d'effectuer un versement direct à la SMTC/TCMS.

Ce fut en vain, en conséquence le 5 mai 2003, l'Administrateur a entrepris les démarches nécessaires auprès de la Cour fédérale du Canada et a fait saisir l'embarcation.

Le propriétaire de l'embarcation avait été tenu très bien informé quant aux procédures et aux conséquences éventuelles de cette démarche.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.58 Rejet non identifié d'hydrocarbures – Rivière-au-Renard (Québec) (2002)

Le 18 septembre 2002, la GCC a été prévenue par Environnement Québec qu'il y avait des hydrocarbures dans les eaux du port de Rivière-au-Renard à l'appontement des pêcheurs. La présence des hydrocarbures a été confirmée par un inspecteur local de la SMTC/TCMS qui a prévenu que le nettoyage était exigé.

La GCC a engagé une entreprise locale pour effectuer le nettoyage qui s'est achevé dans la soirée du 19 septembre 2002.

La SMTC/TCMS a inspecté 15 navires de pêche se trouvant dans le port mais n'a pas été en mesure d'identifier le pollueur.

Le 21 mars 2003, la GCC a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 2 914,55\$ pour des frais encourus pour répondre à cet événement.

L'Administrateur a examiné et évalué la demande d'indemnisation et le 25 mars 2003 a fait une offre de règlement à la GCC.

Le 31 mars 2003 cette offre était acceptée et un versement était autorisé par l'Administrateur du montant établi s'élevant à 2 252,44\$, plus des intérêts de 31,60\$ pour un versement total de 2 284,04\$.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.59 Navire de pêche Miss Western Way (2002)

Au cours de la nuit du 24 septembre 2002, ce navire de pêche a coulé le long de l'appontement du gouvernement à Bush Islands, port de Lunenburg en Nouvelle-Écosse. Le lendemain matin l'événement était signalé à la GCC.

Une certaine quantité d'hydrocarbures se trouvant à bord s'était écoulée dans les eaux du port mais des renseignements locaux donnés à la GCC indiquaient qu'ils pouvaient être traités à un niveau d'urgence prioritaire. À plusieurs reprises la GCC et la GRC (RCMP) ont essayé d'entrer en rapport avec le propriétaire officiel mais sans succès. Le 26 septembre 2002, la GCC était sur place et avait décidé de prendre l'initiative de sa propre intervention.

Une entreprise a été engagée et est arrivée sur place au milieu de la matinée du 27 septembre 2002 pour commencer à renflouer le bateau de pêche. Peu après le propriétaire est arrivé avec l'intention d'agir lui-même, aussi la GCC et le personnel de l'entreprise se sont mis à l'écart. Une heure plus tard le propriétaire a reconnu que la situation était une tâche au-dessus de ses moyens. Ensuite la GCC est allée de l'avant selon ses plans établis et au milieu de l'après-midi le bâtiment était renfloué et l'eau pompée par-dessus bord.

Le propriétaire du bateau de pêche a été prévenu par la GCC qu'il était tenu d'avoir à régler les frais encourus et qu'il devait prendre les mesures nécessaires pour garder le bâtiment à flot.

Au cours de la fin de semaine, il était évident que peu ou pas de mesures avaient été prises, aussi la GCC a pris des dispositions pour qu'un résident local empêche le bateau de couler de nouveau.

Les tentatives faites par la GCC pour rétablir le contact avec le propriétaire du bateau de pêche ont été tout d'abord infructueuses mais finalement il a pu être localisé et il a signé le document du transfert du droit de propriété, au bénéfice du résident local mentionné ci-dessus qui avait accepté de prendre en charge et de démolir le bâtiment, au prix de la casse, sans frais pour la GCC.

Suite à cet événement la GCC a présenté une demande d'indemnisation à la Caisse d'indemnisation, d'un montant de 9 395,61 \$, qui a été reçue le 29 janvier 2003. Le 18 février 2003, ce montant a été révisé à la hausse, pour se chiffrer à 9 554,73\$.

La demande d'indemnisation a été examinée et évaluée et le 24 février 2002 l'Administrateur a fait une offre de règlement à la GCC. Le 6 mars 2003, l'acceptation de cette offre a été reçue. Le versement de la somme établie, d'un montant de 9 011,13\$, plus des intérêts s'élevant à 225,24\$ a été autorisé le jour même.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.60 *Vraquier Canadian Prospector/Stellanova (2002)*

Le 12 octobre 2002, le *Canadian Prospector*, un vraquier des Grands Lacs et le *Stellanova*, battant pavillon des Pays-Bas, se sont abordés dans la voie maritime du St. Laurent au large de Lachine (Québec). Les étraves des deux navires ont subi des avaries au cours de l'abordage mais à ce moment il n'y a pas eu de pollution par les hydrocarbures.

Par la suite l'arrière du *Stellanova* a fait une abatée et est venue frapper les palanques de la voie maritime et a fait des avaries au dispositif de son gouvernail qui a laissé s'écouler de l'huile hydraulique dans l'eau. L'équipage du navire a mis en place le barrage flottant de retenue qui se trouvait à bord en vue de réduire la propagation de l'huile et a fait appel à son organisme d'intervention sous contrat pour que soit effectué le nettoyage. La Caserne des pompiers de Kahnawake est aussi intervenue. Au matin du 13 octobre 2002, le nettoyage avait été effectué et les deux navires avaient pu faire route jusqu'au port.

Une lettre d'engagement (LOU) au bénéfice de la Caisse d'indemnisation avait été obtenue pour couvrir les frais de nettoyage encourus.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.61 *Navire de pêche Freija (2002)*

Le 18 octobre 2002, un incendie s'est déclaré à bord de ce navire de pêche letton de 1 895 tjb, alors qu'il était amarré le long de l'appontement de Harbour Grace à Terre-Neuve.

Les sapeurs-pompiers bénévoles et la GCC sont intervenus lors de l'événement, non seulement pour éteindre l'incendie mais aussi pour prévenir et/ou réduire tout risque de pollution par les hydrocarbures. La veille, le navire avait fait des soutes et avait à bord environ 40 000 litres de gazole ainsi qu'une certaine quantité d'autres types d'hydrocarbures. Une fois l'incendie éteint, l'eau utilisée qui avait été polluée par les hydrocarbures a été pompée à terre dans des camions-citernes pour être évacuée.

Afin de préserver les intérêts de la Caisse d'indemnisation, une lettre d'engagement a été obtenue de la part du Club P&I du propriétaire du bateau de pêche, en vue de couvrir toutes demandes d'indemnisation futures concernant cet événement.

L'Administrateur a été informé que les frais d'intervention avaient été réglés par le propriétaire du bateau et a donc clos son dossier.

3.62 *Bateau de pêche Lord Jim (2002)*

Le 20 octobre 2002, ce bateau de pêche transformé *Lord Jim*, a coulé dans Mill Bay, bras de mer Saumire (Colombie-Britannique). Aux alentours du site, il y avait une petite nappe luisante d'hydrocarbures et il a été rapporté qu'il y avait une très faible quantité de combustible à bord.

Aucun nettoyage n'a été demandé et la GCC a prévenu qu'elle n'avait pas l'intention d'entreprendre d'action, à l'avenir.

Aucune demande d'indemnisation n'a été présentée à la Caisse d'indemnisation et l'Administrateur a clos son dossier.

3.63 *Bateau de pêche Inlet Spirit (2002)*

Le BST/TSB a signalé que le 6 novembre 2002, ce bateau de pêche avait chaviré dans les rapides à Kincolite (Colombie-Britannique). La GCC a été prévenue par un résident local, quelque cinq jours plus tard qui se plaignait d'une certaine pollution. La GCC a mené une enquête mais il était trop tard pour effectuer un nettoyage étant donné que les hydrocarbures avaient été dispersés par de forts courants.

Il paraît que le propriétaire du bateau de pêche a pris des dispositions pour que le bâtiment soit récupéré par une entreprise. La GCC a fait savoir qu'il n'y avait aucun frais, en conséquence, l'Administrateur a clos son dossier.

3.64 Vedette d'excursion à passagers Shamrock III (2002)

Cette petite vedette d'excursion à passagers, de 29 tjb a commencé à couler au large de Digby (Nouvelle-Écosse) le 15 novembre 2002 et finalement s'est désintégrée sous les coups de la mer. L'équipage a pu être sauvé.

Il s'en est suivi un déversement de combustible diesel dans la zone du naufrage. La mer a désintégré et dispersé la nappe d'hydrocarbures.

Aucune demande d'indemnisation n'a été reçue à l'occasion de cet événement, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.65 Bateau de plaisance Forrest Glen (2002)

Ce bâtiment de 164 tjb, était un ancien navire de pêche qui avait été modifié pour devenir un bateau de plaisance et la GCC a été avisé que le bâtiment avait coulé au cours de la soirée du 16 novembre 2002 alors qu'il était à quai, au bassin Long Wharf à Digby (Nouvelle-Écosse) par mauvais temps.

Le lendemain matin la GCC a pris des dispositions pour que les sapeurs pompiers de Digby établissent un barrage flottant autour de la zone et des plongeurs ont été embauchés pour obturer les dégagements d'air des ballasts à combustible.

À la suite de quoi la GCC a engagé une entreprise pour pomper les hydrocarbures se trouvant encore dans les ballasts sous-l'eau et au cours des deux jours suivants environ 1 700 gallons d'hydrocarbures ont été récupérés de même que quatorze fûts de déchets huileux.

Le propriétaire du bateau de plaisance avait été contacté par la GCC mais il avait déclaré qu'il n'était pas en mesure de faire quoique ce soit pour remédier à la situation étant donné que sa compagnie était en faillite.

Le bâtiment représentait toujours une menace de pollution, aussi la GCC a-t-elle alors élaboré des options en vue de traiter le problème. À ce moment là, l'Administrateur a engagé son propre expert maritime qui a travaillé aux côtés de la GCC qui était très coopérative à son égard.

Il a été décidé que la seule solution qui avait une chance de réussite était d'enlever et de détruire le bâtiment, aussi des appels d'offre ont été lancés. La GCC a reçu trois soumissions et le 17 décembre 2002, un contrat était attribué.

Tous les travaux d'élimination des matériaux contaminés étaient terminés le 23 janvier 2003 et le site avait été débarrassé de tous les débris contaminés.

Le 10 mars 2003, l'Administrateur a reçu une demande d'indemnisation de la part de la GCC, d'un montant de 272 159,26\$.

En raison de l'exceptionnelle coopération apportée par la Région des maritimes de la GCC, au cours de l'événement, l'Administrateur a été en mesure d'évaluer rapidement la demande d'indemnisation et le 21 mars 2003, une offre de règlement a été faite à la GCC.

Cette offre était acceptée par la GCC et le versement a été autorisé par l'Administrateur le 25 mars 2003, pour un montant total de 239 902,95\$, plus des intérêts de 3 308,34\$, soit au total 243 211,29\$.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.66 Bateau de plaisance Clavella (2002)

Le 20 novembre 2002, une patrouille de routine de la GCC est tombée par hasard sur ce bateau de plaisance coulé au quai de Clam Harbour (Colombie-Britannique). Une certaine quantité d'hydrocarbures s'était écoulée et avait causé des irisations à la surface de l'eau et un renseignement initial indiquait qu'il pouvait y avoir jusqu'à 700 gallons de combustible à bord.

En vue d'endiguer ces irisations la GCC a placé un barrage flottant tout autour du bâtiment coulé.

Le 22 novembre 2002, le propriétaire du bateau de plaisance a fait savoir à la GCC qu'il était en route pour le lieu de l'événement et qu'il allait déployer son propre barrage flottant. Le lendemain le propriétaire du bateau avait disposé des tampons absorbants et un barrage flottant tout autour du bâtiment. Tous les dégagements d'air des ballasts à combustible avaient été obturés, aussi il a été rapporté que la pollution était minimale. Le propriétaire et son assureur ont élaboré un plan pour sauver le bâtiment ce qui était fait fin novembre.

Il paraît qu'il n'y aura aucune demande d'indemnisation regardant cet événement, aussi l'Administrateur a clos son dossier.

3.67 Rejet non identifié d'hydrocarbures – Rivière Détroit (Rivière Rouge) (2002)

Le 29 novembre 2002, l'avion de patrouille de la GCC a observé un déversement d'huile sur la rivière Détroit près de la rivière Rouge. Après une enquête il s'est avéré que ce déversement était d'origine tellurique, provenant du déversoir de l'aciérie et était constitué d'huile de graissage. La GCC a estimé ce déversement à environ 1 000 gallons.

Alors que le déversement ne s'est pas propagé à travers la frontière internationale, dans les eaux canadiennes, l'événement n'est mentionné ici que pour illustrer le problème continu des déversements venant de terre dans ce secteur. (Veuillez vous reporter aux événements des paragraphes 3.2, 3.47 et 4.2.2 de ce rapport.)

L'Administrateur a clos son dossier.

3.68 FV 1995-05 (2002)

Le 11 décembre 2002, ce bâtiment était en train de manœuvrer à l'extrémité du slip de réparation de Cartwright, à Terre-Neuve, lorsqu'il a été perforé par la glace et a coulé par 30 pieds d'eau. Une faible quantité d'hydrocarbures s'était déversée mais il a été impossible de renflouer le bâtiment à cause de la glace. Des tampons absorbants ont été déployés à ce moment là et le propriétaire renflouera le bâtiment en mai 2003 lorsque la couverture de glace se sera désagrégée et aura disparue.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.69 Bateau de plaisance First Lady (2002)

Le 25 décembre 2002, ce bateau de plaisance de 9m, a chassé sur son ancre pendant une tempête et s'est mis au sec dans Boat Harbour au sud de Nanaimo (Colombie-Britannique). Le bâtiment s'était couché sur un de ses flancs au cours du cycle des marées, ce qui avait provoqué l'envahissement intérieur par l'eau, du bateau et un déversement d'hydrocarbures. Le lendemain la GCC est arrivée sur les lieux et a engagé une entreprise locale en vue de tirer le bateau hors de son lieu d'échouement et de le remettre au mouillage. Le navire de la GCC *Skua* a pompé par-dessus bord l'eau restée à l'intérieur du bateau et l'a remorqué jusqu'à l'Institut des sciences de l'océan (ISO/IOS) à Sidney (Colombie-Britannique). Une quantité inconnue de gazole restait à bord.

Le 27 décembre 2002, la GCC a demandé au propriétaire du bateau, une lettre d'engagement (LOU), et fixant au 2 janvier 2003, la date limite de réponse. Le lendemain une facture était envoyée par télécopieur, au propriétaire du bateau, par la GCC désireuse de couvrir ses frais encourus.

Le 30 décembre 2002, le *First Lady* était amarré à l'ISO/IOS de Port Bay, sorti de l'eau et entreposé sur le portique roulant.

Au 21 janvier 2003, aucun paiement n'avait été effectué et une lettre « d'intention de vente » a été envoyée au propriétaire du bateau, par courrier recommandé. Deux jours plus tard, cette lettre avait été renvoyée marquée « a démenagé, adresse inconnue » et une tentative a été faite pour joindre le propriétaire par téléphone, mais en vain.

Le 24 janvier 2003, la GCC obtenait une nouvelle adresse du propriétaire du bâtiment mais la GRC (RCMP) de Ladysmith l'avisait de ne pas tenter d'entrer en rapport avec le *First Lady* jusqu'à nouvel avis. Le lendemain une nouvelle lettre « d'intention de vente » était envoyée au propriétaire par courrier recommandé mais de nouveau en vain.

Le 5 février 2003, la GCC a pris en charge le bâtiment conformément aux dispositions de la LMMC et a engagé une action en vue de vendre le bâtiment pour recouvrer ses frais. Trois soumissions ont été reçues le 17 février 2003 et le soumissionnaire le plus offrant a été avisé et un accord d'acte de vente a été préparé. Le 21 février 2003, l'adjudicataire a effectué le paiement, s'est vu remettre un acte de vente et a pris possession du bateau.

Il paraît que le paiement ne couvrait pas la totalité des frais d'implication de la GCC et en conséquence une demande d'indemnisation sera déposée auprès de la Caisse d'indemnisation pour le solde.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.70 Bateau de pêche Pretty Knotty (2003)

Le 16 janvier 2003, ce bateau de pêche a été découvert au sec sur la plage de Morden, en Nouvelle-Écosse. Il était à l'envers, sa timonerie ayant disparue et sa coque étant disloquée. Malheureusement deux cadavres des membres de l'équipage ont été retrouvés alors que le troisième avait disparu.

La GCC et les assureurs étaient sur les lieux et les orifices des dégagements d'air ont été obturés, les tuyautages de combustible emboutis, les débris recueillis et la coque disloquée emportée par les assureurs.

Le nettoyage du déversement restreint de gazole était pratiquement impossible.

L'Administrateur a été avisé qu'il y avait peu de chance que des demandes d'indemnisation soient déposées par la GCC ou autres et a clos son dossier.

3.71 Bateau de pêche Sea Rake (2003)

Le BST/TBS a rapporté que ce bateau de pêche avait fait savoir qu'il avait heurté une roche et avait coulé par la suite, au large de Moore Island (Colombie-Britannique), le 18 janvier 2003.

Plus tard la GCC a indiqué que le bateau avait été renfloué le 25 janvier 2003 et que toutes les sources de combustible avaient été condamnées. Par la suite il a été conduit à Shearwater (Colombie-Britannique) pour être réparé et il est arrivé à bon port deux jours plus tard.

Il n'y a eu aucun frais engagé par la GCC et il ya peu de chance qu'une demande d'indemnisation soit déposée par d'autres parties.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.72 Bateau de pêche Rough Rider (2003)

Le 21 janvier 2003, ce bateau de pêche a coulé à l'appontement de Beaver Harbour (Nouveau-Brunswick), accompagné d'une très faible pollution et a été renfloué plus tard.

La GCC a fait savoir qu'elle n'avait encouru aucun frais et qu'il y avait peu de chance que d'autres parties déposent des demandes d'indemnisation.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.73 Navire roulier Camilla (2003)

Le 21 janvier 2003, ce navire roulier battant pavillon finlandais est tombé en panne totale de machine à 230 milles nautiques à l'est de Terre-Neuve. L'équipage a été évacué sain et sauf par un hélicoptère de Recherche et sauvetage (SAR). Il avait à bord environ 300 tonnes de combustible et autres huiles et a, par la suite, été pris en remorque jusqu'à un mouillage dans Conception Bay (Terre-Neuve) où il est arrivé le 2 février 2003 avec une gîte et de l'eau dans sa salle des machines et ses cales. Le bâtiment a été ceinturé par un barrage flottant et le même jour un équipage d'assistance a commencé à travailler à bord, conjointement avec le personnel de l'organisme d'intervention du navire.

Au cours des opérations de pompage de l'eau par-dessus bord, aucune pollution n'a été observée et le 13 février 2003, le bâtiment a été déclaré ne plus représenter de risque de pollution.

L'Administrateur a été avisé que les frais encourus par la GCC pour surveiller la situation eu égard aux aspects de la pollution, avaient fait l'objet d'une lettre d'engagement délivrée par la Club P&I du navire.

Il y a peu de chance pour qu'une demande d'indemnisation soit déposée auprès de la Caisse d'indemnisation, aussi l'Administrateur a-t-il clos son dossier.

3.74 Bateau de pêche Silver Eagle (2003)

Le 25 janvier 2003, au cours d'une violente tempête, ce bateau de pêche a rompu ses amarres, est parti en dérive et est allé s'échouer dans le bras de mer de Cumshewa, Colombie-Britannique. Le bâtiment reposait sur un de ses flancs et laissait écouler des hydrocarbures. Le propriétaire du bateau essayait de le sauver. Le secteur est un habitat servant d'écloserie à poissons et de vivier flottant à poissons.

Le propriétaire du bateau de pêche n'est pas intervenu d'une manière acceptable. Par la suite le 30 janvier 2003 la GCC a pris en main les opérations. Une équipe de renflouement sous contrat est arrivée sur les lieux le 1^{er} février 2003 et le lendemain avait remis à flot le bateau de pêche, l'avait nettoyé ainsi que le secteur de l'échouement. Le 3 février 2003 le bâtiment a été remorqué jusqu'à Queen Charlotte City et amarré au port des petites embarcations.

Le 6 février 2003 un mécanicien travaillant sur le moteur du bateau de pêche avait pompé les mailles de la cale machine et provoqué des irisations d'hydrocarbures dans le port qui ont été endiguées par un barrage flottant absorbant. Celui-ci n'avait pas été surveillé d'une façon convenable, aussi le lendemain le détachement auxiliaire 64 de la GCC a déployé un barrage flottant de retenue et enlevé le barrage flottant absorbant. Les tentatives faites par la GCC pour que le propriétaire du bateau de pêche couvre les frais d'indemnisation sont restées vaines. Le 17 février 2003, l'Administrateur a engagé un conseiller pour qu'il entre en rapport avec les assureurs afin qu'il puisse obtenir une lettre d'engagement (LOU) au bénéfice de la Caisse d'indemnisation et de la Couronne.

À la fin de l'exercice financier l'Administrateur a été informé que des négociations en vue d'un règlement étaient en cours entre les assureurs du bâtiment et la Couronne.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.75 Navire Northern Light V (2003)

Le 3 février 2003, il a été rapporté que ce bâtiment, un poseur de câbles transformé de 634 tjb, était abandonné avec une forte gîte au mouillage dans Baynes Sound (Colombie-Britannique).

Deux jours plus tard le bâtiment était inspecté par la GCC, la SMTCC (CCG/TCMS) et le Ministère provincial des pêches et des produits alimentaires de l'aquaculture. La coque a été trouvée très rouillée avec des traces de coulage intense au niveau du tirant d'eau (flottaison) et avec à bord une quantité inconnue d'hydrocarbures et d'autres produits chimiques inconnus.

Baynes Sound est réputée pour être un habitat principal des coquillages et des poissons et d'une grande importance économique pour la C.B.

La GCC est arrivée à localiser le propriétaire du navire et a tenté de faire remettre une lettre d'avis d'enlèvement envoyée par courrier recommandé et que le propriétaire a refusé d'accepter. En conséquence la GCC a commencé à envisager les options à sa disposition et le 14 février 2003 une inspection et une visite détaillées du bâtiment ont été effectuées par la GCC et par un expert maritime agissant au nom de l'Administrateur.

Il a été déterminé que le navire était en danger immédiat

de couler étant donné l'état de la coque et qu'il représentait une grave menace de pollution par des hydrocarbures.

Le 22 février 2003 le bâtiment était remorqué jusqu'à Ladysmith et ceinturé d'un barrage flottant. La GCC a commencé à lancer des appels d'offre pour l'enlèvement des hydrocarbures et la démolition du bâtiment, étant donné qu'il était impossible d'immerger le navire. L'entreprise de la GCC avait pompé par-dessus bord les hydrocarbures facilement accessibles, à l'arrivée à Ladysmith.

Un contrat a été délivré le 28 mars 2003, par la GCC et les travaux d'enlèvement des hydrocarbures, ainsi que du matériel contaminé par les hydrocarbures à bord du navire, ont commencé.

À la fin de l'exercice financier l'Administrateur continue de suivre les activités relatives à l'événement et est dans l'attente de faits nouveaux.

3.76 Navire-citerne Wellington Kent (2003)

Le 12 mars 2003, ce navire-citerne battant pavillon canadien a perdu une certaine quantité d'huile hydraulique, par son presse-étoupe du tube d'étambot alors qu'il était au terminal Canaport à Courtenay Bay (Nouveau-Brunswick).

Le déversement a été nettoyé par le personnel du terminal au nom du propriétaire du navire et a été surveillé par la GCC.

L'Administrateur est prévenu que la GCC n'avait aucun frais, aussi a-t-il clos son dossier.

3.77 Sous-marin HCMS Windsor (2003)

Ce sous-marin de la Marine royale canadienne (RCN) était amarré à l'arsenal naval d'Halifax (Nouvelle-Écosse) quand, le 21 mars 2003, un déversement composé d'un mélange d'hydrocarbures et d'eau s'est produit.

Le bâtiment avait été précédemment ceinturé d'un barrage flottant, aussi le déversement avait-il été retenu à l'intérieur du barrage.

Le personnel du Ministère de la défense nationale (DND) a nettoyé le déversement sous la surveillance de la GCC et d'EC.

L'Administrateur a clos son dossier.

3.78 Bateau de pêche Three K's (2003)

Le 23 mars 2003, ce bateau de pêche a coulé à quai à Pocologan Harbour (Nouveau-Brunswick), avec un déversement d'hydrocarbures considérable, provoquant une légère irisation autour du bâtiment qui n'a pu être nettoyée. Le propriétaire du bateau de pêche a pris des dispositions pour que celui-ci soit renfloué. Par mesure de précaution EC a fermé temporairement le parc local de palourdes. Le 2 avril 2003 l'Administrateur s'est entretenu avec un représentant local des ramasseurs de palourdes et a fourni des conseils regardant des indemnisations soit par le propriétaire du bateau de pêche soit par la Caisse d'indemnisation, pour un manque à gagner résultant de la fermeture du parc.

L'Administrateur est dans l'attente de faits nouveaux.

3.79 Bateau de pêche Amanda Eugene (2003)

Le 29 mars 2003, ce bateau de pêche a pris feu alors qu'il se trouvait au large de Cape Roseway (Nouvelle-Écosse). L'équipage a été sauvé, sain et sauf. Le bâtiment a brûlé jusqu'à la ligne de flottaison et quelques réservoirs à combustible flottaient sur la mer. Deux d'entre eux ont été récupérés par le navire de la GCC Cape Roger. Aucun nettoyage particulier n'a été exigé et nous avons appris que les frais de la GCC étaient limités au temps de vol de l'hélicoptère pour un vol de surveillance et que ces frais seraient facturés aux assureurs.

L'Administrateur a clos son dossier.

4. Remises en question et perspectives d'avenir

4.1 Dommages causés à l'environnement

4.1.1 Dommages causés à l'environnement – Environnement Canada

En 1995, Environnement Canada a obtenu l'approbation du Conseil du Trésor pour créer un compte spécial – le Fonds d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement – destiné à administrer les fonds d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement, résultant d'événements de pollution. Le Fonds d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement (EDF) a été instauré en vue de jouer le rôle de compte spécial en holding ou en fidéicomis pour administrer des fonds reçus à titre d'indemnisation pour des dommages causés à l'environnement. Les fonds peuvent être reçus sous forme de décisions judiciaires, de dommages-intérêts accordés par un juge, de règlements extrajudiciaires, de paiements volontaires et autres sommes d'argent versées par différents fonds internationaux de responsabilité.

Lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement extrajudiciaire est négocié, la Couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine ou l'amende comprenne des dommages-intérêts versés en argent qui seront utilisés pour restaurer les dommages causés à l'environnement.

Un certain nombre de critères ont été instaurés ou proposés pour faire en sorte que les objectifs du Fonds soient atteints de façon efficace, coopérative et responsable, de manière à ce que les fonds alloués pour des projets de remise en état de l'environnement, soient utilisés au mieux.

Étant donné que le Conseil du Trésor a approuvé l'EDF, les fonctionnaires d'Environnement Canada ont organisé et accueilli des séminaires et des ateliers, en vue de débattre d'une solution nationale pour traiter des questions relatives à l'environnement.

En mars 1997, Environnement Canada a accueilli un atelier, dans la Région de l'Atlantique, comprenant des personnes ayant des compétences relatives à divers aspects de la remise en état de l'environnement. Des représentants des ministères du gouvernement fédéral et des gouvernements provinciaux, ainsi que de l'industrie assistaient à l'atelier. En outre, un autre atelier national s'est tenu à Gatineau, au Québec, en décembre 2002.

Ces ateliers ont rassemblé le personnel d'Environnement Canada et des autres ministères du gouvernement à travers le Canada dans le but de les réunir et de débattre d'importantes considérations pour l'application au niveau national du programme EDF. Les objectifs des ateliers étaient de renseigner davantage les participants au sujet des différents aspects de la remise en état de l'environnement et d'aider à faciliter nationalement, un niveau plus élevé de connaissance et de compréhension des questions concernant l'environnement. Les objectifs comprenaient également des discussions regardant les questions d'application des programmes et des différentes méthodes pour accroître l'efficacité de l'administration et de l'évaluation des dommages causés à l'environnement.

Quelques uns des points débattus au cours du séminaire de décembre 2002 à Gatineau couvraient la nécessité de solutions nationales logiques pour l'évaluation et la remise en état et pour des exigences visant à instaurer un vaste plan d'application régional. Un aperçu des constatations et des conclusions résultant de ces délibérations, est donné au paragraphe 5.10 de ce rapport. Sont également inclus au paragraphe 5.10, les commentaires sur la question de fournir aux procureurs/accusateurs, plus de renseignements sur l'EDF, du fait que la prise de conscience judiciaire actuelle sur le rôle joué par le Fonds dans les efforts de remise en état de l'environnement, est actuellement très faible. Les points de vue de l'Administrateur sur cette question sont aussi donnés au paragraphe 5.10 de ce rapport.

Des renseignements supplémentaires au sujet du Fonds canadien d'indemnisation pour les dommages causés à l'environnement et au sujet de la structure actuelle en matière des critères du Fonds général et des exigences en matière de projet, sont précisés dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation au paragraphe 4.1.1. Il est bien connu que l'élaboration d'une structure de base pour l'application d'une évaluation des dommages causés à l'environnement et du processus de restauration au Canada, demeure un ouvrage en cours d'exécution.

4.1.2 Évaluation et restauration des dommages causés aux ressources naturelles

Les indemnisations pour des dommages causés à l'environnement sont traitées différemment sous le régime de la *LRM (MLA)*, la *CRC* de 1992, la Convention du *FIPOL* de 1992 et de la *LPH* des États-Unis (*US OPA*).

La *LRM (MLA)* prévoit, « lorsque des dommages dus à la pollution par des hydrocarbures causée par un navire, ont des conséquences néfastes pour l'environnement, le propriétaire du navire est responsable des frais occasionnés par les mesures raisonnables de remise en état qui sont prises ou qui le seront. »

La *CRC* de 1992 et la Convention du *FIPOL* de 1992, dans leurs définitions de « dommage par pollution » prévoient « ... que les indemnités au titre de l'altération de l'environnement, autre qu'un manque à gagner résultant de cette altération seront limitées aux coûts des mesures raisonnables prises effectivement ou à prendre pour remettre en état l'environnement. »

Aux États-Unis, la Loi de 1990 sur la pollution par les hydrocarbures (*OPA 90*), prévoit le paiement des demandes d'indemnisation pour des dommages aux ressources naturelles, par prélèvement sur le « Oil Spill Liability Trust Fund » (Fonds de responsabilité en fidéicommiss, pour des déversements d'hydrocarbures). Aux termes des règlements des États-Unis, les fidéicommissaires peuvent prendre en considération un plan visant à restaurer et remettre en état les ressources naturelles ou pour acquérir son équivalent.

La position de la *CRC* de 1992 et du *FIPOL* de 1992 sur la recevabilité des demandes d'indemnisation nées de dommages causés au milieu marin a été débattue récemment par le troisième Groupe de travail intersessions du *FIPOL* de 1992. À la septième session de l'Assemblée, tenue du 15 au 18 octobre 2002, le texte révisé de la partie du Manuel du *FIPOL* de 1992 sur les demandes d'indemnisation, traitant des dommages causés à l'environnement, a été approuvé. Une nouvelle version du Manuel sur les demandes d'indemnisation, incorporant la partie révisée, traitant des dommages causés à l'environnement, sera publiée. Le texte révisé du Manuel sur les demandes d'indemnisation figure à l'Appendice F de ce rapport.

Tout comme pour les critères actuels du Fonds de 1992, les modifications apportées au Manuel sur les demandes d'indemnisation stipulent que les frais des mesures de remise en état de l'environnement ne seront considérés comme étant recevables que si les critères qui suivent sont respectés :

- Les mesures devraient avoir de fortes chances de hâter d'une façon significative le processus naturel de régénération.
- Les mesures devraient s'efforcer de prévenir de plus amples dégâts résultant de l'événement.
- Les mesures ne devraient pas, autant que possible, aboutir à la dégradation d'autres habitats ou avoir des conséquences nuisibles pour d'autres ressources naturelles ou économiques.
- Les mesures devraient être techniquement réalisables.
- Les coûts des mesures ne devraient pas être hors de proportion avec l'importance et la durée des dommages et avec les avantages pouvant éventuellement être réalisés.

De plus amples renseignements sur la position de la politique du *FIPOL* telle que définie par les Assemblées, en fonction de la recevabilité des demandes d'indemnisation nées de dommages au milieu marin, sont résumés dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, au paragraphe 4.1.3.

Les règlements *US-NRDA* prévoient un processus pour évaluer des préjudices aux ressources naturelles et pour concevoir un plan de restauration convenable. Les frais d'évaluation des préjudices, de mise en place et d'application du plan de restauration représentent le montant des dommages. Cette procédure est conçue en vue d'aboutir à une restauration réalisable et rentable de ces ressources naturelles et des services endommagés par un événement.

Le fidéicommissaire qui est un fonctionnaire nommé par le gouvernement fédéral, l'État ou une tribu indienne, effectue une évaluation du préjudice, de façon à connaître la nature et l'étendue des préjudices aux ressources naturelles et aux services. Une fois que le fidéicommissaire a reconnu une série d'actions possibles de restauration, ces choix sont évalués, en se basant sur un certain nombre de facteurs.

Ces facteurs sont résumés dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, au paragraphe 4.1.2.

Les fidéicommissaires doivent sélectionner le plus rentable de deux ou plusieurs choix, ayant la même préférence. Un plan de projet de restauration sera fourni pour examen et commentaire par le public, comprenant autant que possible des membres compétents de la communauté scientifique. Après examen des commentaires publics concernant le plan de projet de restauration, les fidéicommissaires doivent élaborer un plan définitif de restauration. Ce plan constituera la base pour une demande d'indemnisation née de dommages.

En février 2000, la Commission européenne a publié un Livre blanc sur la Responsabilité en matière d'environnement. Cette proposition de législation ne semble pas être destinée aux navires. Toutefois, à la lumière des sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*, tout indique que cette proposition de régime en matière d'environnement, peut, dans son application, être en contradiction avec les Conventions internationales sur la pollution par les hydrocarbures, causée par des navires. Par exemple la récente proposition de Directive de la part de la CE, sur la responsabilité en matière d'environnement contient une définition de « dommage à l'environnement », d'une plus grande portée que la définition de « dommage par pollution » donnée dans le FIPOL de 1992 et qui introduit le concept de « dommage par biodiversité » qui n'est pas couvert par le Fonds de 1992.

Le projet de Directive exclut les dommages causés à l'environnement pour lesquels responsabilité et indemnisation sont déjà réglementées dans le cadre *inter alia* (entre autres) de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 sur le Fonds. Néanmoins, des craintes ont été exprimées que les amendements proposés visant à étendre l'application de la Directive aux transports maritimes, pourraient aller à l'encontre du but recherché, avec deux régimes de responsabilité d'indemnisation opérant en parallèle. Les complexités d'application d'un régime différent, pour des dommages causés à l'environnement, se produisant en Europe, font l'objet d'une étude attentive de la part de différents organes. L'OCIMF a entrepris une démarche auprès des autorités de l'UE, appuyant le système international comme étant le seul régime à cet égard.

4.2 Mesures de prévention et d'intervention au Canada

4.2.1 Prévention par l'entremise de partenariats – REET

Au Canada il existe divers actes législatifs, d'accords internationaux, d'accords intergouvernementaux, interministériels et d'organismes, concernant le rôle et les responsabilités d'organismes de pointe et d'organismes chargés de la gestion des ressources.

Environnement Canada est reconnu par la Garde côtière canadienne comme étant l'autorité fédérale chargée de donner des conseils en matière d'écologie au cours d'événements de pollution. Normalement, Environnement Canada préside l'Équipe régionale d'urgence environnementale (REET) qui a la responsabilité d'avoir à fournir des renseignements scientifiques et sur l'écologie, réunis au cours des opérations d'intervention. S'il y a lieu, cette Équipe (REET) comprend des représentants des organismes fédéraux, provinciaux, des Premières nations, municipaux et autres.

Les plans d'urgence de l'organisation REET contiennent une règle fondamentale garantissant que tous les partenaires oeuvrent de conserve, efficacement. Ces plans sont intégrés aux plans d'urgence des autres ministères du gouvernement. L'organisation REET fournit, à la GCC et/ou à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations de lutte contre la pollution, des conseils concernant les prévisions météorologiques. Des renseignements sont également fournis au sujet de l'environnement physique d'exploitation, des prévisions de déplacement et de trajectoire des déversements. Cette aide fournie par l'organisation REET, à la Personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, au cours d'un événement, peut faire une différence considérable lors de l'intervention relative à un événement. En outre, l'organisation REET peut approuver l'utilisation de dispersants chimiques et autres techniques de traitement du littoral.

Le système canadien pour la prévention des déversements d'hydrocarbures en mer et pour l'intervention quand un événement se produit, veille à une bonne coopération entre le gouvernement et l'industrie. Pour la protection de l'environnement, le régime actuel rassemble les éléments essentiels des organismes de l'industrie, municipaux, provinciaux, territoriaux et fédéraux.

Les avantages des différentes organisations travaillant de conserve, sont illustrés dans une étude de cause qui a été présentée au Symposium consacré aux déversements en eau douce, tenu en mars 2002, à Cleveland. De plus amples renseignements au sujet de cette étude de cause et de développement de partenariat entre les intervenants sur des déversements, sont donnés dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, au paragraphe 4.2.1. Lors de cet événement particulier de déversements d'hydrocarbures, le succès de l'opération est dû avant tout à la coopération et au partage des renseignements entre les différents groupes d'intervenants.

Des renseignements supplémentaires au sujet du Programme REET sont donnés au paragraphe 5.9 de ce rapport.

Dans l'accomplissement de sa tâche, l'Administrateur a une vue d'ensemble unique sur les problèmes de pollution qui affectent les Canadiens. Il suit de près l'évolution des régimes internationaux et nationaux régissant la prévention, la préparation et l'intervention opérationnelle pour la protection du milieu marin. L'Administrateur appuie les efforts continuels des gestionnaires canadiens d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures, à prendre beaucoup mieux conscience des activités écologiques dans d'autres pays. Par exemple, la coopération ininterrompue, de longue date, entre les Gardes côtières canadienne et des États-Unis, est louable. Les Équipes communes d'intervention canadiennes/des États-Unis testent régulièrement les compléments opérationnels, pour l'Atlantique, les Grands Lacs et le Pacifique, respectivement, du Plan d'urgence commun de lutte contre la pollution marine.

4.2.2 Déversements d'hydrocarbures provenant des égouts d'eaux pluviales et des déversoirs communs d'égouts (CSOs)

La Caisse d'indemnisation a pour but de couvrir *inter alia* (entre autres) les déversements d'hydrocarbures provenant de navires, dans les eaux canadiennes, y compris dans les Grands Lacs. Toutefois, la Caisse d'indemnisation est aussi responsable des frais raisonnables, en certaines circonstances, ayant un lien avec des hydrocarbures « si la cause des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures est inconnue et que l'Administrateur n'a pas été en mesure d'établir que l'événement qui a donné naissance aux dommages n'était pas dû à un « navire. » À part les « rejets non identifiés, » la Caisse d'indemnisation n'est pas responsable des déversements ne provenant pas de navires.

Parfois, l'Administrateur se doit d'enquêter sur la façon dont fonctionnent les systèmes d'égouts des villes. Le Rapport annuel 2001-2002 de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.2.2., donne une description d'un événement de pollution par des hydrocarbures qui s'est produit le 31 mai 1998, sur les côtes de Fighting Island – une île canadienne située dans la rivière Détroit. Cette pollution a été nettoyée aux conditions d'un contrat passé avec la GCC. La Couronne a présenté une demande d'indemnisation, à la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a mené une enquête pour déterminer la cause du déversement à Fighting Island.

À cet égard, l'Administrateur a relevé que le déversement s'était produit dans une journée, au cours de laquelle des précipitations de pluie diluvienne avaient été enregistrées. En outre l'Administrateur note la possibilité qu'en de telles circonstances des déversements d'égouts communs se produisent, ce qui est un problème bien connu, étayé à l'aide de nombreux documents. En fait, les gouvernements du Canada, de l'Ontario, du Michigan, des villes de Détroit et de Windsor et la Garde côtière des États-Unis (USCG) ont depuis longtemps reconnu ce problème des DCE (CSOs).

L'Administrateur, en se fondant sur son examen de divers documents qui lui avaient été fournis par les autorités compétentes, a découvert que, dans des secteurs de la rivière Détroit et de la rivière Rouge et aux environs, d'anciens quartiers des villes avaient des égouts d'eaux pluviales et d'eaux sanitaires communs qui incluent des dispositifs d'urgence en cas de surcharge. Ces dispositifs communs signifient que de fortes pluies qui saturent les égouts, le dispositif d'écoulement d'urgence, peuvent se déverser non traitées dans les eaux locales par l'intermédiaire de déversoirs communs d'égouts. Ceci libère dans le cours d'eau, un mélange d'eaux de pluie, d'eaux usées et autres déchets liquides et solides, qui ne sont ni filtrés ni traités.

Des efforts considérables ont été accomplis pour améliorer la qualité de l'eau des Grands Lacs et des rivières au Canada et aux États-Unis. Par exemple, des quartiers des plus récentes villes ont installé des égouts d'eaux pluviales et d'eaux sanitaires distincts, évitant ainsi en cas de tempête, une situation de surcharge soudaine, à l'usine de traitement. Ceci peut aider à résoudre le problème du débordement des eaux usées non traitées, dans les cours d'eau. Toutefois, ceci n'empêcherait pas les déversements illégaux d'hydrocarbures provenant des égouts d'eaux pluviales, de s'écouler dans les eaux canadiennes et des États-Unis.

Par exemple, la ville de Détroit, a entrepris sur une grande échelle, un programme à long terme de déversoirs communs d'égouts, d'un montant de 1,7 milliards de dollars américains (US\$), dont vous pourrez trouver les détails dans un bref exposé, préparé le 28 juin 2002, par les Services de Détroit chargés des eaux et des réseaux d'égouts.

En attendant, l'éventualité de déversements d'hydrocarbures ne provenant pas de navires mais de déversoirs d'eaux pluviales et de déversoirs communs d'égouts, demeure. En fait, il existe un récit de déversements d'hydrocarbures dans la rivière Rouge qui ont également touché les eaux canadiennes. Par exemple, en août 1994, des graisses, provenant d'une usine à terre d'extraction de graisse, qui se sont déversées dans la rivière Rouge et qui ont été entraînées dans la rivière de Détroit pendant un orage (le « déversement de graisses à Amherstburg »). Le 10 avril 2002, s'est produit un déversement d'hydrocarbures dans la rivière Rouge, qui provenaient d'un égout pluvial

municipal, qui ont migré dans la rivière de Détroit, entraînant pour la GCC au Canada, des frais considérables de nettoyage (1 137 149,02 \$) pour lesquels une demande de remboursement de la part de la GCC est déposée auprès de la Garde côtière des États-Unis. La Garde côtière des États-Unis (USCG) a dit à l'Administrateur que l'auteur présumé de la pollution a été identifié et que des poursuites au pénal avaient été engagées. La GCC signale que de nouveau, en novembre 2002, un autre déversement d'hydrocarbures avait eu lieu, dans la rivière de Détroit près de l'embouchure de la rivière Rouge, provenant d'un égout pluvial.

Le paragraphe 3.2 de ce rapport, couvrant les événements ayant entraîné des déversements d'hydrocarbures, explique les données principales de l'événement de Fighting Island.

Ces événements se produisent essentiellement en avril, mai et juin du fait des débordements des réseaux d'égouts pendant des chutes de pluie surabondantes. À cet égard, l'Administrateur a par le passé, fait des commentaires à l'intention de la Garde côtière canadienne, indiquant que la surveillance aérienne est importante pendant la saison des pluies. Toutefois, il semble que d'après les dernières statistiques mises à la disposition de l'Administrateur, il y ait eu une diminution annuelle du nombre d'heures de vols de patrouille dans la Région centrale et de l'Arctique, au cours de ces dernières années.

Nota : Pour des renseignements au sujet du Programme national de surveillance aérienne, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.2.3.

4.2.3 Stratégie d'intervention en Arctique

Auparavant, l'Administrateur a présenté un rapport sur la « Stratégie d'intervention en Arctique » de la GCC qui a été élaborée pour veiller à ce qu'une possibilité d'intervention efficace soit en place pour répondre à des événements de pollution en mer, dans l'Arctique canadien. Un aperçu de cette stratégie d'intervention en matière d'environnement et des plans de la GCC pour une mise en application, sont décrits dans les Rapports annuels 1999-2000 et 2000-2001 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, aux paragraphes 4 et 4.1, respectivement.

Pour avoir assisté aux réunions du CCMC du Nord, l'Administrateur s'aperçoit qu'actuellement la Région centrale et de l'Arctique de la GCC est en perte de vitesse vis-à-vis de ce programme, depuis ses débuts en 1999. Du fait de cette situation, la Direction régionale d'intervention en matière d'environnement fait savoir qu'elle va entreprendre un examen approfondi de la Stratégie d'intervention en Arctique et de la stratégie d'application, au début de l'exercice financier 2003-2004. Cet examen a pour but de servir à l'évaluation de la théorie du plan, par opposition à la réalité d'application. Il est envisagé que les recommandations découlant de l'examen, fournissent de nouvelles Directives et mises au point concernant la stratégie actuelle d'application.

De plus amples renseignements, au sujet des possibilités de préparation et d'intervention de la Région de l'Arctique de la GCC, figurent au paragraphe 5.3 de ce rapport qui couvre la présence de l'Administrateur aux réunions du CCMC du Nord.

Ceci constitue un important dossier traitant d'une perspective de la Caisse d'indemnisation. Il est admis que dans le cas d'un déversement d'hydrocarbures de grande envergure, ce sera un défi de pouvoir livrer le matériel adéquat en temps voulu, provenant des entrepôts situés au sud du 60^e parallèle de latitude nord, en plus d'avoir à faire face aux conditions environnementales.

4.2.4 Résidus d'hydrocarbures provenant de navires

Les questions associées au déchargement illégal de résidus d'hydrocarbures provenant des navires continuent à créer de sérieux problèmes pour les administrations de réglementation et pour l'industrie maritime en général. L'Administrateur a fait auparavant un rapport sur les problèmes continuels de déversements illégaux de résidus d'hydrocarbures à la mer et sur le problème chronique qui en résulte pour les oiseaux de mer mazoutés. Il a également fait un rapport sur la question des installations de réception acceptables pour les hydrocarbures résiduels et autres résidus provenant des navires dans les ports canadiens. Ces points sont traités dans le Rapport annuel 1999-2000 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4 et dans le Rapport annuel 2001-2002 aux paragraphes 4.2.3 et 4.2.4 respectivement.

4.2.5 Déversements illégaux à la mer de résidus d'hydrocarbures

En septembre 2002, un déversement d'hydrocarbures a été aperçu au large de la côte sud de Terre-Neuve par un satellite radar. Un avion de surveillance de la Garde côtière canadienne a confirmé plus tard le déversement. Le vraquier *Tecum Sea*, immatriculé à l'étranger a été accusé pour avoir, à ce que l'on prétend, créé une nappe de mazout; toutefois la Couronne a renoncé par la suite à tous les chefs d'accusation contre le navire. Le retrait des accusations a été une déception pour les environnementalistes de la côte est.

L'événement du *Tecum Sea* est très bien résumé dans le bulletin international « *Oil Spill Intelligence Report* » (Rapport sur les renseignements sur les déversements d'hydrocarbures) – article de tête du 24 avril 2003 (reproduit avec l'autorisation de Aspen Publishers Inc., 25/7/2003, Becker, Amy M. [Rapport sur les renseignements concernant les déversements d'hydrocarbures](#). *Le Canada abandonne ses accusations de pollution contre le Tecum Sea*, Volume XXVI, N°17 du 24 avril 2003, p.1, www.aspenpublishers.com):

Le Canada abandonne ses accusations de pollution contre le Tecum Sea

Le 17 avril 2003, le gouvernement canadien a abandonné les accusations contre le Tecum Sea qui faisait l'objet d'une saisie très discutée, en septembre 2002 après qu'un système de détection par satellite radar, récemment acheté, a repéré une nappe de mazout dans une zone à l'écologie fragile, au sud de Terre-Neuve (voir OSIR du 19 septembre 2002).

Le navire a reçu l'ordre de se rendre au port de Conception Bay (Terre-Neuve) après qu'une nappe de mazout de 116 kilomètres de long et 200 mètres de large ait été aperçue dans son sillage. Les hydrocarbures avaient été aperçus pour la première fois par un satellite passant au-dessus de la zone, dans le cadre d'un nouveau projet pilote impliquant l'Organisme canadien de l'espace et de nombreux ministères du gouvernement fédéral qui suivra à la trace les bâtiments qu'ils suspectent de déverser illégalement des hydrocarbures dans l'océan.

D'après les rapports de presse, les avocats de la Couronne à Saint-Jean de Terre-Neuve ont déclaré qu'ils n'avaient pas poursuivi cette affaire car les photos satellites du Tecum Sea et de la nappe de mazout n'avaient pas fourni de motifs suffisants permettant d'obtenir un verdict de culpabilité. Six des accusations de pollution portées à l'encontre du propriétaire du navire, de ses exploitants, du capitaine et du chef mécanicien du bâtiment, ont été abandonnées en Cour provinciale de Terre-Neuve et du Labrador, ainsi que deux accusations à l'encontre du navire qui avaient été portées conformément à la Loi sur la marine marchande du Canada.

Un porte parole du Ministère de la Justice a déclaré qu'il ne pouvait pas dévoiler les raisons de l'abandon de l'affaire, invoquant la prérogative avocat-client. Il a assuré les écologistes, très déçus du résultat, en dépit de preuves apparemment incontestables, que le gouvernement canadien continuera à traquer les pollueurs et à les poursuivre en justice lorsqu'il y aura des chances raisonnables d'obtenir une condamnation.

Durant les deux dernières années, les poursuites judiciaires de navires telles celles du Baltic Confidence (voir OSIR du 28 février 2002) et du CSL Atlas, ont abouti à des amendes maximales en dollars canadiens de 125 000 \$ (86 000 \$ États-Unis).

L'une des routes maritimes les plus fréquentées du monde et l'un des habitats d'oiseaux marins à l'écologie la plus fragile du pays, convergent au large de la côte sud-est de Terre-Neuve et du Labrador de la côte atlantique du Canada. Plus de 30 millions d'oiseaux de mer et des milliers de navires de haute-mer transitent par cette zone, chaque année. Les Grands Bancs de Terre-Neuve sont considérés comme étant la zone d'hivernage la plus importante pour les oiseaux de mer en Atlantique Nord. D'après Environnement Canada, des études scientifiques suggèrent que plus de 300 000 oiseaux, tels les fous de bassan, les goelands et les canards meurent chaque année du fait que des navires pompent délibérément à mer leurs résidus de cale machine.

Comme l'a fait remarqué l'article d'OSIR, une mission de surveillance aérienne fructueuse a eu lieu en mars 2002, lorsqu'un avion de la patrouille des pêches a aperçu une nappe de mazout à environ 120 kilomètres au sud-est d'Halifax. D'après le rapport, la nappe mesurait 40 kilomètres de long et 15 mètres de large. Les hydrocarbures traînaient directement dans le sillage du vraquier CSL Atlas immatriculé à l'étranger. Par la suite des accusations ont été préparées et après qu'un accord ait été conclu entre les avocats de la défense et les fonctionnaires du Ministère de la Justice fédéral, un juge de la Cour provinciale de Nouvelle-Écosse, Michael Sherar a, le 25 novembre 2002, imposé une amende de 125 000 \$. L'amende comprend une quote-part de 50 000 \$ qui ira au Fonds consacré aux

dommages causés à l'environnement, afin de pouvoir traiter les dommages causés à l'environnement par la pollution marine. L'amende est équivalente à celle imposée au *Baltic Confidence*, le 25 février 2002 par le Tribunal provincial de Nouvelle-Écosse à Halifax.

Pour des renseignements supplémentaires au sujet du *Baltic Confidence*, voir le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.1.1.

4.2.6 Projet relatif à la faune et la flore mazoutées

Une analyse chimique révèle qu'environ 90 pour cent des hydrocarbures trouvés sur les plumes des oiseaux morts, proviennent des tranches machines des navires. Des études scientifiques montrent que des milliers d'oiseaux meurent chaque année du fait que des navires pompent à la mer un mélange de déchets d'hydrocarbures et d'eau provenant des mailles de leurs cales machine. Comme il est rapporté au paragraphe 5.2 de ce rapport, des initiatives, pour s'attaquer au problème des oiseaux mazoutés, sont à l'étude dans la région de l'Atlantique, grâce au projet « Mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées » (projet POW). En novembre 2002, le Comité directeur du CCMC/CMAC, chargé de l'environnement a approuvé les recommandations du rapport récemment terminé, concernant la Phase III du projet POW. Les recommandations du projet POW figurent dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.2.4.

4.2.7 Installations de réception portuaires pour des résidus d'hydrocarbures

La mise en place d'installations de réception de déchets marins, adaptées et rentables est indispensable pour que les navires aient l'occasion de pouvoir décharger légalement les résidus d'hydrocarbures alors qu'ils sont au port.

Au niveau international, l'OMI dispose de règlements pour la prévention de la pollution par les hydrocarbures. L'Annexe I de MARPOL 73/78, exige entre autres que des installations de réception de résidus, adaptées, soient mises à disposition – le Canada est un signataire de MARPOL 73/78.

Actuellement, les autorités de la Sécurité maritime de Transports Canada (SMTC/TCMS) se préoccupent de l'utilité des installations de réception – la SMTC rapporte qu'un atelier, chargé d'étudier la question, a trouvé que des installations aux terminaux pétroliers étaient utiles. La SMTC/TCMS est en train d'élaborer une nouvelle base de données d'installations à travers le Canada, de cette façon toutes les autorités portuaires peuvent être en mesure de mettre à jour leurs propres renseignements.

Il est généralement admis que d'un point de vue économique et pratique, toutes les installations de réception portuaires au Canada doivent être utiles et bien situées pour répondre aux besoins du navire sans provoquer de délais excessifs. Les installations doivent aussi être accessibles à toutes les catégories de navires. Il faut accorder plus d'incitations afin que les navires conservent à bord les eaux et les résidus huileux des cales machine, en vue de leur évacuation et traitement dans les ports, plutôt que de les pomper par-dessus bord, à la mer.

L'Administrateur a l'intention de suivre de près, les progrès réalisés sur ces questions, étant donné le problème chronique des rejets non identifiés d'hydrocarbures, particulièrement dans l'est du Canada.

4.3 Navires sûrs et protection écologique

4.3.1 Ports/rades de relâche pour navires en avaries – menaces de pollutions

La situation de l'*Eastern Power* a mis en lumière, pour les autorités canadiennes, la question de l'importance éventuelle pour un État côtier de pouvoir offrir, en temps voulu, un port/une rade de relâche aux pétroliers en avaries. À l'occasion de cet événement, la couverture médiatique a été considérable et a exprimé l'intérêt porté par les habitants, particulièrement à Terre-Neuve.

En décembre 2000, Transports Canada a tout d'abord refusé, au pétrolier en avaries *Eastern Power* (126 993 tjb), l'autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes jusqu'à ce que le navire puisse prouver qu'il ne déversait pas d'hydrocarbures dans le milieu marin. Lorsque l'avarie a été signalée, le navire-citerne chargé, se trouvait à environ 150 milles nautiques à l'est de la zone économique exclusive de 200 milles. Il faisait route vers la North Atlantic Refining Ltd, la raffinerie de Come-by-Chance, baie de Placentia (Terre-Neuve). Après que le propriétaire du navire ait fourni des rapports d'avaries et ait accepté un certain nombre de conditions imposées par la SMTC/TCMS et la GCC/CCG, Transports Canada a donné au navire l'autorisation d'entrer dans les eaux canadiennes. Toutefois l'*Eastern Power* n'est pas entré dans les eaux canadiennes car le 12 décembre les propriétaires du navire l'ont dérotté vers un port des Caraïbes.

Au Canada les autorités disposent des pouvoirs réglementaires pour ordonner à un navire de faire route dans les eaux canadiennes ou pour l'immobiliser, si cela s'avère nécessaire pour des raisons de sécurité et de prévention de la pollution.

Toutefois, il existe un facteur additionnel qui devrait être pris en considération. Du fait de la Politique maritime nationale du Canada, annoncée en 1995, plusieurs des plus grands ports ont été érigés en Administrations portuaires canadiennes (APC/CPA). Chaque APC/CPA, comme il est stipulé dans la Loi maritime du Canada de 1998, peut exercer un certain nombre de pouvoirs, y compris celui de délivrer aux navires, un permis d'entrée au port ou de sortie. Étant donné que les APC ont été constituées sur une base d'autosuffisance commerciale, elles sont en droit de s'interroger sur l'aptitude, pour un navire désirant faire relâche dans leurs ports, à payer les droits de port usuels ou tous frais additionnels, découlant de dommages causés aux installations ou aux propriétés alentours ou dus à la pollution par des hydrocarbures.

Il y a ceux qui soutiennent qu'en plus d'avoir à désigner des zones abritées, il faudrait établir les chaînes de commandement et de contrôle où les décisions peuvent être prises rapidement et seulement selon des critères techniques. C'est un principe fondamental de saine gestion que lorsqu'un événement inattendu se produit, ceux qui doivent prendre des décisions en matière d'opération, sachent exactement que faire et qui appeler. A cet égard, un certain nombre de pays ont pris des mesures, unilatéralement.

En Norvège, une autorité unique s'est vue confiée la responsabilité de prendre en main ces urgences. Le Département norvégien de la direction générale côtière en matière d'intervention d'urgences (Norwegian Coastal Directorates Department for Emergency Response) dispose des pouvoirs nécessaires, pour autoriser l'accès à un port de relâche, à un navire qui en fait la demande ou pour lui ordonner de s'éloigner loin au large. Il a été rapporté que la Norvège avait mis en application la plupart des mesures qui sont actuellement à l'étude à l'OMI. Elle a également conduit une inspection détaillée des côtes du pays en vue de reconnaître les emplacements où des navires en détresse seraient susceptibles de trouver un abri contre les conditions atmosphériques défavorables. La fragilité écologique des côtes a été également prise en considération.

Au Royaume-Uni, il a été jugé inutile de promouvoir des emplacements spéciaux pour servir de port de relâche. Les navires en avaries sont dirigés vers des eaux abritées qui conviennent, sans avoir à transiter pendant des milles, à travers des eaux côtières exposées aux intempéries. Le navire est envoyé vers l'emplacement le plus commode - tout en évitant les zones spéciales à l'écologie fragile. La question de l'autorité est également d'une importance cruciale au Royaume-Uni. Le représentant du Secrétaire d'état dispose pratiquement de l'autorité suprême. Ce système évite toute indécision ou responsabilité ambiguë, au cours de situations d'urgence en mer. La façon d'aborder le problème par le Royaume-Uni est généralement regardée comme étant la solution d'avenir.

L'Union européenne s'est penchée sur la question des ports/rades de relâche. La directive de la CE 2002/59 telle qu'adoptée par le Parlement et le Conseil européens vise à instaurer un dispositif communautaire de surveillance et d'information regardant le trafic des navires. Ce dispositif permettra de suivre de plus près la route des navires et de mieux détecter les situations présentant une menace pour l'environnement et d'intervenir plus efficacement dans l'éventualité d'incidents en mer. La CE travaille de concert avec l'Organisation européenne de la sécurité maritime. Il a été rapporté que la CE avait fixé au 1^{er} juillet 2003, la date limite à laquelle les membres de l'UE devront avoir désigné des lieux de relâche, sur leurs côtes.

Après deux sinistres retentissants de navires-citernes en Europe, le Comité de la sécurité maritime de l'OMI (CSM/ MSC) a entrepris d'examiner de près la question des ports/rades de relâche pour des navires désemparés. Ces sinistres étaient celui de l'Erika en 1999 et celui du Castor en 2000.

C'est l'événement du *Castor* qui a mis en lumière l'urgence d'avoir à traiter le problème des ports/rades de relâche pour les navires en difficulté. Dans cette affaire, un certain nombre d'États riverains en mer Méditerranée ont refusé que le navire vienne faire relâche. L'État du pavillon, Chypre, avait bien offert son assistance mais l'abri se trouvait à une distance d'environ 1 000 milles nautiques.

Au 31 décembre 2000, la situation était la suivante. Alors qu'il se trouvait dans les parages du détroit de Gibraltar, une fissure de 26 mètres de long s'est produite en travers du pont principal du *Castor*, un transporteur grec de produits pétroliers raffinés. Le navire transportait environ 29 500 tonnes d'essence. Par la suite, les autorités espagnoles de recherche et sauvetage ont réussi à sauver tout l'équipage du navire – des remorqueurs de la compagnie de sauvetage Tsaviris ont remorqué le *Castor* pendant plus d'un mois à travers la partie ouest de la Méditerranée. Ils ont rencontré des vents très violents de force 12, avec des hauteurs de houle de plus de huit mètres, sans pour autant, d'après des rapports, avoir éprouvé d'autres avaries de nature structurale à bord du *Castor*. Le convoi fut incapable d'obtenir l'autorisation d'entrer dans un port de relâche ou de trouver l'abri d'un promontoir. Finalement les conditions atmosphériques se sont améliorées et ont permis de transborder sans danger, en haute mer, la cargaison, à bord de navires-citernes navettes.

L'événement du *Castor* a suscité beaucoup d'inquiétude parmi les États membres de l'OMI, concernant les dispositions ayant trait aux ports/rades de relâche pour des navires désemparés. En conséquence, William O'Neil, le Secrétaire-général, a mis la question des ports/rades de relâche pour les navires en avaries, à l'ordre du jour du Comité de la sécurité maritime de l'OMI (CSM)(MSC). Il a suggéré que l'OMI, en priorité, entreprenne l'examen global du problème des ports/rades de relâche, pour les navires en détresse. Il a également insisté sur le fait qu'il était temps d'adopter toutes les mesures exigées afin de veiller à ce que, dans l'intérêt de la sauvegarde de la vie humaine en mer et de la protection de l'environnement, les États côtiers examinent leurs dispositions d'urgence, de façon à ce que les navires en danger puissent obtenir de l'assistance et des installations lorsqu'ils en feraient la demande.

À sa session de juillet 2001, le CSM/MSC était d'accord pour que ses travaux incluent la préparation de directives couvrant entre autres :

- Une action attendue de la part des États côtiers concernant l'identification, la désignation et les dispositions relatives aux emplacements propices de relâche et aux installations utiles.
- L'évaluation des risques, y compris la méthodologie impliquée, conjointement aux dispositions regardant des ports/rades de relâche et aux opérations pertinentes que ce soit sur des considérations générales ou cas par cas.
- Les dispositions que les commandants de navires devraient prendre lorsqu'ils leur faut rallier un port/une rade de relâche, y compris des dispositions à bord et celles requises en cherchant à obtenir de l'assistance auprès d'autres navires dans les parages, de compagnies de sauvetage, de l'État du pavillon et des États côtiers.

La question a été étudiée à la 83^e session du Comité juridique de l'OMI, tenue en octobre 2001. Les délégués au Comité juridique ont décidé de confier un mandat au Secrétariat de l'OMI travaillant en collaboration avec le Comité maritime international (CMI), en vue de mener une enquête sur des questions juridiques.

À sa 48^e session, en juillet 2002, le Sous-comité de la sécurité de la navigation du CSM/MSC a élaboré un projet de résolution de l'Assemblée relatif aux directives destinées aux navires ayant besoin d'assistance. L'objectif de ces directives est de procurer aux commandants de navires, aux propriétaires de navires, aux assistants et aux gouvernements, un cadre leur permettant d'intervenir efficacement. L'intervention devrait s'opérer de telle façon que dans toute situation donnée, les efforts du Commandant et du propriétaire du navire soient complémentaires. Ces directives reconnaissent que lorsqu'un navire a subi des avaries structurales, le fait de transférer sa cargaison peut empêcher une détérioration progressive plus accentuée. Le transfert de la cargaison et des réparations provisoires peuvent être effectués en plus grande sécurité lorsque le navire se trouve dans des eaux abritées, protégées des vents forts, des paquets de mer et de la houle. Toutefois, amener un tel navire dans un lieu de relâche, situé près des côtes, peut mettre en danger l'État côtier, aussi bien économiquement, qu'écologiquement. Les autorités locales et les habitants pourraient s'opposer vigoureusement à une telle opération.

Le CSM/MSC a aussi approuvé un autre projet de résolution de l'Assemblée, recommandant que tous les États côtiers mettent en place un service d'assistance maritime. L'objectif principal consisterait, à surveiller de près la situation d'un navire qui ne présenterait pas une menace immédiate pour la vie humaine et à servir de point de contact entre tous ceux qui participeraient à une opération d'assistance maritime. Le service d'assistance maritime devrait être formé de manière à offrir une structure commune par laquelle les gouvernements seraient en mesure d'évaluer chaque cas en toute objectivité et pourraient prendre les décisions les plus appropriées.

Le Sous-comité de la sécurité de la navigation qui se réunira en juillet 2003, mettra un point final à son projet de résolution en vue de le soumettre à l'Assemblée de l'OMI qui doit se réunir en novembre 2003.

L'Administrateur note que des partisans de l'utilisation de ports/rades de relâche soutiennent qu'en acceptant de laisser entrer un navire, l'étendue du littoral touché serait limitée au secteur local, alors que si le navire devait rester au large, une plus vaste étendue du littoral pouvait être touchée. À leur avis, avoir un navire dans un port de relâche permettrait qu'en cas de déversements provenant de ce navire, ils puissent être plus facilement endigués et récupérés. Cela faciliterait également le déchargement de la cargaison encore à bord. Ces partisans disent que pour s'opposer à l'intervention « non pas dans mon jardin » lors d'événements particuliers, il est indispensable d'avoir en place une politique de soutien national et international.

Évidemment, il faut prendre en considération le juste milieu entre, les avantages procurés au navire et à l'environnement touchés, découlant de l'autorisation de laisser entrer le navire dans un port/une rade de relâche et le risque présenté par ce navire se trouvant si près de la côte, pour l'environnement. Il conviendrait que chaque situation soit examinée en toute objectivité.

L'*Eastern Power* faisait route vers la baie Placentia. Il y a ceux qui pensent que la baie Placentia est une des places au Canada où il existe le plus grand risque que ne se produise un déversement majeur d'hydrocarbures. La North Atlantic Refining Ltd est située à Come-by-Chance et le terminal pétrolier de Newfoundland Transshipment Ltd est situé à Whiffen Head. Le volume d'hydrocarbures passant par la baie Placentia, à destination ou au départ des installations s'est accru considérablement l'année dernière. La production de pétrole brut sur la plate-forme Hibernia s'est accrue de façon significative et l'UFPSD/FPSO (unité flottante de production, de stockage et de déchargement) du site Terra Nova a commencé récemment sa production. Des navires-citernes navettes transportent le pétrole brut depuis ces champs pétrolières vers Whiffen Head, d'où il est transbordé sur d'autres navires-citernes pour être expédié vers des raffineries situées ailleurs.

De l'avis de l'Administrateur, la question des ports/rades de relâche désignés, est de la plus haute importance au Canada, en raison de l'étendue considérable de ses côtes.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet des événements de l'*Erika*, du *Castor*, et de l'*Eastern Power* veuillez consulter les Rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphes 4.3 et 4.3.1 respectivement.

4.3.2 Suppression progressive des pétroliers monocoques

En avril 2001, l'OMI a présenté un calendrier universel en vue d'accélérer la suppression progressive des pétroliers monocoques. Ce calendrier a été adopté sous la forme d'un amendement au règlement 13G de l'Annexe I de MARPOL 73/78. Il est entré en vigueur le 1^{er} septembre 2002.

Ce calendrier de suppression progressive fixe à l'année 2015 la date limite principale pour tous les navires-citernes monocoques. Toutefois les États du pavillon peuvent autoriser, quelques navires monocoques récents, immatriculés dans leur pays, qui sont conformes à certaines spécifications techniques, à continuer à être exploités jusqu'au 25^e anniversaire du jour de leur livraison ou jusqu'à ce jour anniversaire en 2017. L'acceptation de cette disposition est facultative et tout État du port peut refuser l'entrée à un navire-citerne monocoque qui est autorisé par son État du pavillon à être exploité après 2015.

Suite au sinistre du *Prestige*, la France et l'Espagne ont réagi unilatéralement pour interdire aux navires-citernes monocoques d'entrer dans leurs zones économiques exclusives. Il a été rapporté que la France continuera à interdire aux vieux navires-citernes de transiter à moins de 200 milles nautiques de ses côtes, jusqu'à ce que l'OMI accepte une interdiction plus étendue couvrant les abords occidentaux de l'Europe, depuis l'Écosse jusqu'au détroit de Gibraltar.

Les propositions initiales de la Commission européenne, de supprimer progressivement les navires-citernes monocoques, plus tôt que prévu dans le calendrier MARPOL, ont causé des craintes considérables au sujet des conséquences économiques et pratiques. Les communautés vivant dans les îles anglo-normandes, les îles écossaises, l'île de Madère, les îles Canaries et les îles grecques pourraient voir coupés leurs approvisionnements en hydrocarbures – les plus grands risques concerneraient les centrales électriques et les communautés ayant des ports à accès restreint (tirants d'eau limités et taille des navires). Les fournisseurs de soutes étaient aussi inquiets en ce qui concerne les propositions de la CE/EC.

Le 27 mars 2003, le Conseil des transports de l'UE/EU a conclu un accord sur les mesures d'ensemble de l'après-*Prestige*, pour une accélération additionnelle de la suppression progressive de navires-citernes monocoques transportant des hydrocarbures lourds, dans l'Union européenne. Maintenant, les propositions comprennent une interdiction immédiate pour tous les pétroliers monocoques du type de l'*Erika* et du *Prestige*, âgés de plus de 23 ans et pour le Programme d'évaluation des conditions devant être appliquées aux navires-citernes de 15 ans d'âge ou plus.

Il est rapporté que les mesures proposées par l'UE/EU prévoient :

- Navires-citernes de la Catégorie 1, devant être supprimés progressivement d'ici 2005 (deux ans plus tôt que prévu aux termes de la règle 13G de MARPOL).
- Navires-citernes de la Catégorie 2, devant être supprimés progressivement d'ici 2010 (cinq ans plus tôt que prévu).
- Navires-citernes de la Catégorie 3, devant être supprimés progressivement d'ici 2010 (cinq ans plus tôt que prévu).

Les propositions de l'UE/EU qui ont été soumises à l'OMI devraient être examinées à la 49^e session du Comité de la protection du milieu marin (CPMM/MEPC), en juillet 2003. Dans l'intervalle, le Secrétaire-général de l'OMI a réactivé un groupe informel d'experts auquel il avait été demandé d'examiner les propositions faites plus tôt, à la suite du sinistre de l'*Erika*. Les participants comprennent des membres de la Chambre internationale de la marine marchande, de l'Oil Companies International Marine Forum, de l'Association internationale des armateurs pétroliers indépendants (Intertanko). La recherche devra être terminée rapidement de façon que ceux qui assisteront à la 49^e session du CPMM/MEPC puissent être convenablement informés.

Pour obtenir de plus amples renseignements au sujet de la suppression progressive des navires-citernes monocoques et des détails concernant les trois catégories de navires-citernes prévues dans le règlement MARPOL, veuillez consulter les Rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphes 4.2.4 et 4.2.3 respectivement.

4.3.3 Culture en matière de sécurité

L'adoption des principes d'une « culture en matière de sécurité » et l'application de saines habitudes de gestion et d'exploitation, sont communément admises dans le monde maritime international en tant que moyens profitables pour éviter les accidents dans les transports maritimes. Des recherches soutiennent qu'une gestion dynamique en matière de sécurité, partout dans l'industrie des transports maritimes est bonne pour les affaires. Pour l'industrie maritime engagée dans le transport d'hydrocarbures, l'exercice d'une culture en matière de sécurité est un moyen rentable d'empêcher des accidents et de protéger le milieu marin contre les déversements d'hydrocarbures – particulièrement des sinistres majeurs tels ceux causés récemment dans les eaux européennes.

Dans l'industrie des transports maritimes, il est admis, dans le « professionnalisme » des gens de mer qu'une culture en matière de sécurité doit prendre racine. La solution pour réaliser une culture en matière de sécurité inclut : reconnaître que ces sinistres sont évitables, en suivant des procédures convenables et les meilleures habitudes établies et en pensant constamment à la sécurité et en cherchant continuellement à l'améliorer. À cet égard, il est impératif que les principes reconnus internationalement en matière de sécurité et que les garanties des meilleures habitudes de l'industrie deviennent partie intégrale des normes d'exploitation à bord des navires.

Dans un exposé présenté à la Conférence internationale de 2001, tenue à Tampa en Floride, intéressant les déversements d'hydrocarbures, concernant les avantages d'adopter une politique de « culture en matière de sécurité » au sein d'une entreprise, Barbara E. Ornitz écrit :

« ...Ce bouleversement des principes exige de la part des propriétaires/exploitants de navires, d'intégrer dans leurs entreprises le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM), de faire confiance à une gestion de qualité, dans tous les aspects de l'exploitation du navire, d'investir de l'argent dans l'entretien, de perfectionner les dispositifs des navires, de former des personnes qualifiées, d'employer des professionnels mais surtout pas des « équipages sous-payés. » En d'autres mots, l'argent dépensé en temps opportun, permet d'épargner des millions de dollars, plus tard. »

Pour de plus amples renseignements au sujet de cet exposé, veuillez consulter le Rapport annuel 2000-2001 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.2.3.

4.3.4 Code ISM (Code international de gestion de la sécurité)

Le Code international de gestion de la sécurité (Code ISM) offre une norme internationale pour la gestion de la sécurité et de l'exploitation des navires et pour la protection du milieu marin contre la pollution par des hydrocarbures. L'adoption du Code ISM était considérée comme devant être un changement d'orientation décisif dans les règlements internationaux. Le propriétaire d'un navire a la responsabilité de veiller à ce que les ressources appropriées et les soutiens logistiques installés à terre soient disponibles afin de permettre une saine gestion du navire. Le Code utilise le principe de l'amélioration continue par l'entremise d'audits, d'examen et de mesures de redressement. Lorsque le dispositif de gestion de la sécurité d'une compagnie de transports maritimes est approuvé, un document de conformité pour la compagnie et un certificat de gestion de la sécurité pour le navire sont délivrés conformément aux dispositions SOLAS, par un organisme reconnu par l'administration de l'État du pavillon – par exemple, la Société de classification Lloyd's.

Le Code ISM fixe des objectifs de gestion de la sécurité et exige qu'un système de gestion de la sécurité soit mis en place par la « compagnie », ensuite la compagnie a l'obligation d'instaurer et de faire appliquer une politique visant à réaliser ces objectifs. Ceci comporte l'obligation de fournir les ressources nécessaires et les soutiens logistiques installés à terre. Chaque compagnie se doit de désigner une personne à terre ayant un accès direct au niveau le plus élevé de gestion.

En février 2001, le Secrétaire-général de l'OMI, William O'Neil, a annoncé la mise en place de plans pour une évaluation de l'efficacité et des répercussions du Code ISM, jusqu'à maintenant. Il a déclaré aux délégués du Sous-comité de l'OMI chargé de la mise en œuvre par l'État du pavillon, à sa 9^e session, que « nous ne devons pas consentir à ce que ce Code soit simplement un exercice sur le papier. » Monsieur O'Neil a expliqué que l'OMI allait continuer à concentrer ses efforts dans le but d'être sûr de pouvoir réaliser une approche saine du maintien et de l'amélioration de la sécurité et de la protection du milieu marin. Il a été demandé aux États du pavillon indépendants de fournir un audit dans les plus brefs délais. Les accords régionaux de l'État du port sont reconnus comme étant une source utile de renseignements concernant les lacunes du Code ISM et le nombre d'immobilisations enregistrées pour des navires certifiés conformes au Code ISM et des navires non-certifiés.

Le 1^{er} juillet 2002, la seconde phase de la mise en œuvre du Code ISM, visant à ce que l'exploitation en toute sécurité des navires et la prévention de la pollution, deviennent obligatoires pour tous les navires, couverts par la Convention SOLAS, qui participent au trafic maritime, internationalement. L'application obligatoire du Code devrait conforter et encourager des progrès ultérieurs pour une culture effective en matière de sécurité dans les transports maritimes et aider à faire en sorte qu'une compagnie maîtrise bien la sécurité et les risques de pollution de l'environnement.

La mise en œuvre du Code ISM n'a pas échappé à la critique. Par exemple, il a été rapporté que dans certaines compagnies de navigation, les officiers sont tellement débordés de travail par la paperasserie ISM qu'ils se sont résolus à remplir les formulaires et à rédiger les rapports écrits pendant leurs quarts, au détriment du maintien d'une veille attentive et de la navigation. On prétend également que la crainte d'être punis empêche certains marins de rapporter des irrégularités.

Arne Sagen (*Bulletin de Lloyd's [Lloyd's List]* du 15 mai 2003 page 6) suggère que l'efficacité du Code ISM nécessite une révision urgente. Il écrit qu'après cinq années de Code ISM, ses effets incluent ce qui suit :

« Premièrement, 20 % des compagnies du haut de l'échelle font état d'avantages opérationnels et d'une réduction des réclamations/des déclarations de sinistres et de préjudices.

Deuxièmement, en moyenne 60 % des compagnies ont réussi à obtenir leurs certificats – et par conséquent considèrent avoir accompli leur tâche.

Et troisièmement, 20 % des compagnies au bas de l'échelle où nous trouvons la plupart des exploitations inférieures aux normes – ne se soucient guère de respecter les dispositions légales et même utilisent les Contrôles par l'État du port pour les substituer à leurs propres inspections de navires. »

L'auteur écrit également : « ...la personne désignée semble le plus souvent être, dans le Document de la politique de la compagnie, le responsable de la sécurité au sein de la compagnie – ce qui évidemment est une absurdité, étant donné que la responsabilité de la sécurité est assumée par une responsabilité hiérarchique, à la tête de laquelle nous trouvons l'administrateur gérant. »

Des renseignements relatifs aux principes fondamentaux du Code ISM et à certains des défis pour l'OMI et pour l'industrie maritime, pour veiller à une application efficace, figurent dans les Rapports annuels 2000-2001 et 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, aux paragraphes 4.2.1 et 4.3.3, respectivement.

4.3.5 Sociétés de classification

Les sociétés de classification sont des corps constitués compétents en matière de conception structurale et d'ingénierie des navires. Elles imposent des normes de construction et d'entretien que les navires doivent respecter.

L'Association internationale des sociétés de classification (IACS) joue un rôle important dans l'application du Code ISM. L'IACS a un statut consultatif au sein de l'OMI. C'est la seule organisation non-gouvernementale ayant un statut d'observateur qui est en mesure d'édicter des règles. Afin de relever les défis d'application du Code ISM, l'IACS a pris l'initiative d'élaborer des directives en matière de procédures et d'interprétations cohérentes du Code ISM, conjointement avec des exigences connexes pour la formation et la qualification des vérificateurs veillant au respect des prescriptions.

Les principales compagnies pétrolières ont bien accueilli les initiatives prises récemment par les trois plus grandes sociétés de classification (c'est-à-dire Lloyd's Register, Det Norske Veritas et l'American Bureau of Shipping) fixant des normes communes minimales (Règles d'assignation des cotes des navires) en matière de construction de nouveaux navires-citernes – par exemple, elles sont en train d'élaborer un assortiment normalisé d'exigences et de procédures pour la détermination de l'échantillonnage ordinaire des pétroliers à double coque, une initiative jugée sans précédent dans l'industrie. Elles ne vont plus se faire concurrence sur la quantité des aciers destinés aux structures, utilisés dans la construction des nouveaux navires. Ensemble, ces « trois grandes sociétés de classification » ont en charge environ 75 pour cent des carnets de commandes mondiaux, des nouveaux navires-citernes. Toutefois, c'est toujours l'opinion des autres que, bien que des progrès significatifs aient été réalisés à propos de la conception et de l'analyse des navires-citernes et de leur résistance à la fatigue, il subsiste une obligation d'avoir à élaborer un assortiment de normes minimales mondialement acceptées.

Il y a aussi ceux qui suggèrent que pour aider à combattre les navires inférieurs aux normes, le contrôle des nouvelles normes de construction devrait être retiré aux sociétés de classification et être pris en charge par un organisme indépendant. À cet égard, les Bahamas, soutenus par la Grèce ont soumis une proposition au Comité de la sécurité maritime pour l'OMI, de donner l'exemple en matière de normes de construction des navires. La proposition serait que l'OMI devrait élaborer des critères initiaux visant à permettre des innovations en matière de conception mais devrait veiller à ce que les navires soient construits de telle manière que s'ils sont convenablement entretenus, ils puissent rester dans de bonnes conditions de sécurité tout au long de leur vie économique.

La proposition a déclenché une polémique lorsqu'elle a circulé parmi les pays qui sont membres de l'OMI et de l'Union européenne. Dans certains milieux un débat fondamental s'est instauré, laissant entendre que l'OMI ne possède pas les ressources nécessaires pour se lancer dans des règlements techniques détaillés ou pour se préoccuper de savoir comment ils sont préservés. On prétend que seule l'IACS a les ressources techniques pour élaborer des règles détaillées d'assignation des cotes des navires.

À la 77^e session du Comité de la sécurité maritime, tenue du 28 mai au 6 juin 2003, des délégués ont appuyé la proposition faite par les Bahamas et la Grèce, que l'OMI devrait établir des normes « basées sur le but à atteindre » pour chaque secteur pertinent de construction et d'équipement. Le Comité de sécurité maritime recommande que le Conseil de l'OMI examine la question.

4.3.6 Contrôle par l'État du pavillon et par l'État du port

L'État du pavillon est l'État dont le navire bat le pavillon. Lorsqu'un gouvernement accepte une Convention de l'OMI, il est d'accord pour qu'elle soit partie intégrante de sa propre législation nationale et pour la faire appliquer comme toute autre loi. Le problème avec l'application de ces règlements par l'État du pavillon vient du fait que certains pays manquent d'expertise, d'expérience et de ressources pour réaliser ceci convenablement.

Des communiqués de presse publiés par le Secrétariat du Mémoire d'entente de Paris (MOU de Paris) concernant le Contrôle par l'État du port, contiennent des remarques que voici, à l'intention des rédacteurs/éditeurs des médias :

Le Contrôle par l'État du port est une vérification faite à bord des navires étrangers faisant escale, pour constater s'ils respectent les règles internationales regardant la sécurité, la prévention de la pollution et les conditions de vie et de travail des gens de mer. C'est un moyen de faire appliquer les prescriptions là où le propriétaire du navire et l'État du pavillon ont failli à leurs responsabilités de faire appliquer ces prescriptions ou de veiller à leur respect. L'État du port peut exiger que les défauts soient corrigés et peut, si nécessaire, immobiliser le navire, à cet effet. Donc c'est également une protection pour l'État du port, contre les navires inférieurs aux normes, qui sont en escale.

Le Contrôle par l'État du port régional a été instauré en 1982, lorsque quatorze pays européens ont accepté de coordonner leurs efforts en matière d'inspection par l'État du port dans le cadre d'un accord volontaire, connu sous l'appellation de Mémoire d'entente de Paris, de Contrôle par l'État du port (MOU de Paris). Les adhérents actuels comprennent 13 pays de la Communauté européenne (CE/EC), plus le Canada, la Croatie, l'Islande, la Pologne, la Norvège et la Fédération de Russie. La Commission européenne, bien que n'étant pas signataire du MOU de Paris, est cependant membre du Comité.

Aux termes de l'accord, chaque pays s'engage à inspecter 25 % de navires déterminés, battant pavillon étranger; en escale dans ses ports, de mettre en commun les renseignements sur les inspections et d'harmoniser les procédures. Les efforts coordonnés aboutissent à un pourcentage d'inspection de 90% à 100%, de navires déterminés, en escale dans la région.

Le MOU de Paris a été un schéma directeur pour l'introduction de régimes régionaux de Contrôle par l'État du port sur la côte pacifique de l'Asie (MOU de Tokyo), en Amérique latine (Viña del Mar), en Méditerranée, dans les Caraïbes et autres régimes naissants de Contrôle par l'État du port régional. Le Canada et la Russie sont membres des deux MOU, celui de Paris et celui de Tokyo.

Pour plus de renseignements au sujet du MOU de Paris, regardant le Contrôle par l'État du port, veuillez consulter le site internet www.parismou.org.

4.3.7 Combustible de soute et couverture d'assurance actuelle au Canada

Le 4 octobre 2002, le Ministre des Transports, David Collenette a annoncé que le Canada avait signé la nouvelle Convention internationale sur la responsabilité civile pour des dommages dus à la pollution par le combustible de soute.

Il est entendu qu'avant de ratifier officiellement la Convention et de la faire appliquer dans la législation canadienne, les autorités canadiennes devront consulter les intervenants de l'industrie.

Là où la nouvelle Convention est en vigueur, il sera obligatoire pour les propriétaires officiels de navires, pour tous les navires de plus de 10 000 tjb, d'avoir à bord, en tout temps, une couverture d'assurance ou une autre garantie financière afin de couvrir leur responsabilité pour des dommages dus à la pollution, au titre du régime national ou international de limites de responsabilité. Les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution peuvent être déposées directement à l'encontre d'un assureur.

Les Conventions internationales actuelles couvrent les indemnisations pour des déversements d'hydrocarbures mais ne comprennent pas les déversements de combustible de soute provenant de navires autres que des pétroliers. Avant que la Convention sur les soutes puisse entrer en vigueur internationalement, il faut qu'au moins dix-huit États membres la ratifient, y compris cinq États membres dont chacun a sous son pavillon des navires dont les jauges brutes combinées ne sont pas inférieures à un million de tonnes. Le nombre élevé d'États membres obligés d'avoir à ratifier la Convention, pourrait signifier que la Convention sur les soutes n'entrera pas en vigueur dans un proche avenir.

Heureusement au Canada, contrairement à la plupart des autres pays, la responsabilité objective des propriétaires de navires, pour des déversements de combustible de soutes, est stipulée dans le cadre de la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA)*. En outre la Caisse d'indemnisation, sur ordre de l'Administrateur, est tenue de payer les demandes d'indemnisation pour des déversements de combustible de soutes provenant de navires de toutes catégories ainsi que pour des déversements d'hydrocarbures transportés à bord de navires, en tant que cargaison. L'Administrateur a le pouvoir aux termes des dispositions de l'Article 53 de la *LRM/MLA*, d'obtenir une garantie (même avant d'avoir reçu une demande d'indemnisation) et peut intenter une action réelle (in rem) à l'encontre d'un navire et le faire immobiliser, à cet effet, s'il y a lieu. Une lettre d'engagement (LOU) apporte généralement la garantie donnée par le Club P&I du navire, de manière à empêcher l'immobilisation du navire ou à obtenir la main levée de son immobilisation.

Pour de plus amples renseignements au sujet de la nouvelle Convention veuillez consulter le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.4.3.

4.3.8 Le pollueur paie

L'Article 51 de la *LRM/MLA* rend formellement responsable le propriétaire du navire pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, causée par son navire et pour les frais encourus pour effectuer le nettoyage et pour prendre des mesures de sauvegarde.

Avant tout, comme il est prévu dans la *LRM/MLA*, un demandeur peut intenter une action contre un propriétaire de navire. L'Administrateur de la Caisse d'indemnisation est, selon la loi, partie à une procédure judiciaire engagée contre le propriétaire du navire, son garant ou le FIPOL de 1992. Dans ce cas, la portée de la responsabilité de la Caisse d'indemnisation en tant que dernier recours, est précisée à l'Article 84 de la *LRM/MLA*.

La Caisse d'indemnisation peut aussi être un fonds de premier recours pour des demandeurs, conformément aux dispositions de l'Article 85 de la *LRM/MLA*.

En réglant à l'amiable et en payant une demande d'indemnisation faite en conformité avec les dispositions de l'Article 85, l'Administrateur, dans les limites du montant versé au demandeur, est subrogé dans les droits de celui-ci, en outre l'alinéa 87(3)(d) exige que « ...l'Administrateur prenne toutes mesures raisonnables pour recouvrer auprès du propriétaire du navire, du Fonds international ou de toute autre personne responsable, le montant qu'il a versé au demandeur... »

Lors de cette procédure, l'Administrateur doit régler deux fois à l'amiable la demande d'indemnisation, d'abord avec le demandeur, ensuite avec le propriétaire du navire/la personne responsable lors d'une action récursoire.

L'Administrateur note que dans les cas de plusieurs événements, le demandeur, en premier lieu la GCC a, au cours du dernier exercice financier, choisi d'adresser directement sa demande d'indemnisation au propriétaire responsable du navire. Parfois ceci conduit des demandeurs à négocier et à régler directement leurs demandes d'indemnisation avec le pollueur, avec ou sans l'intervention de la Caisse d'indemnisation, s'il y a lieu. D'autres fois le propriétaire du navire ne se manifeste pas et le demandeur doit avoir recours à la Caisse d'indemnisation.

Dans le but d'accélérer de manière satisfaisante le traitement des demandes d'indemnisation et les règlements en matière de recouvrement de dettes, l'Administrateur encourage de telles actions directes de demandes d'indemnisation de la part des demandeurs, le cas échéant.

N.B. En réalité, la notion que le pollueur paie est sujette à une réserve d'importance, du fait que le propriétaire du navire est habilité à limiter sa responsabilité. Le propriétaire du navire est privé du droit de limiter sa responsabilité uniquement s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnels, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Ce nouvel aspect de la disposition rendra pratiquement impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire de limiter sa responsabilité.

4.4 Le sinistre du Prestige

Le sinistre du *Prestige* est très bien résumé dans le bulletin de l'ITOPF de mars 2003 « Ocean Orbit » :

LE PRESTIGE EN PERSPECTIVE

2002 était en passe de devenir l'une des années records la plus basse en terme de quantité d'hydrocarbures entrés dans le milieu marin, provenant de déversements accidentels de navires-citernes, lorsque le PRESTIGE a eu cet accident et que l'industrie du transport d'hydrocarbures s'est de nouveau retrouvée sous les feux de l'actualité. Comme bien souvent après de telles catastrophes, tout un chacun s'empresse de rejeter la responsabilité sur les autres, souvent en invoquant des raisons politiques ou commerciales. Des solutions expéditives sont souvent proposées par des « experts » nommés soit par des politiciens soit par des médias, pour s'attaquer à des carences relevées longtemps avant que la cause véritable du sinistre et autres faits significatifs n'aient été établis.

Dans ce cas, aucune contestation possible, le PRESTIGE constitue bien un déversement catastrophique, comme l'explique un récent article publié dans ce bulletin. Tout comme dans le sinistre du NAKHODKA au large des côtes du Japon en 1997 et de celui de l'ERIKA au large des côtes de France en décembre 1999, les hydrocarbures en cause étaient du fuel-oil lourd. Ce produit très visqueux ne se décompose pas facilement et ne s'évapore pas naturellement, même si l'action des lames est violente. Sa caractéristique d'hydrocarbure extrêmement persistant signifie donc qu'il peut parcourir de longues distances, menaçant des côtes et des ressources fragiles, à des centaines de milles du lieu d'origine du déversement. Il existe d'autres similarités entre ces trois sinistres, y compris le naufrage ultérieur des parties brisées des navires-citernes, avec leur cargaison toujours à bord, suscitant des craintes concernant des fuites futures possibles.

L'ERIKA a suscité un certain nombre de propositions relatives à la suppression progressive accélérée des navires-citernes monocoques, à des inspections améliorées des navires, à l'instauration d'un Organisme européen de sécurité maritime, à la désignation de ports de relâche sûrs et aux changements à apporter au régime international de responsabilité et d'indemnisation. Le PRESTIGE a donné une nouvelle impulsion au débat, aboutissant à des propositions supplémentaires, y compris l'interdiction de transporter des hydrocarbures lourds, à bord de navires-citernes monocoques, à destination des ports de l'Union européenne ou devant être exportés par ces ports. Par conséquent la pression est maintenue sur tous ceux qui sont impliqués dans le transport par mer d'hydrocarbures, désireux d'améliorer davantage leurs performances. Toutefois, bien trop souvent, une reconnaissance insuffisante est accordée aux améliorations considérables déjà apportées, grand merci aux programmes de sécurité et de prévention couronnés de succès, mis en application par l'industrie, parfois volontairement et parfois du fait de nouveaux règlements promulgués par des pays, grâce à l'Organisation maritime internationale. Les résultats d'une étude réalisée par le Conseil national de recherche des États-Unis, démontrent que l'incidence des déversements majeurs provenant de navires-citernes a diminué de façon spectaculaire depuis les années 1970 et que la quantité d'hydrocarbures qui ont atteint les océans du monde, provenant de cette source est maintenant relativement minime, comparée aux apports naturels et autres produits artificiels, particulièrement ceux des installations situées en aval des fleuves et rivières et ceux provenant des effluents urbains. D'autres résultats de cette étude figurent en page 5.

L'ITOPF a de la même manière enregistré une tendance constante à la baisse du nombre de déversements provenant de navires-citernes et la plupart de nos travaux depuis la dernière publication d'« Ocean Orbit » a mis en cause des déversements de combustibles de soutes provenant de navires autres que des navires-citernes et de plus en plus de substances autres que des hydrocarbures. Pour cette raison nous nous sommes préparés à répondre aux questions des personnes désireuses d'obtenir des conseils ou de l'aide au sujet de déversements de substances nocives et potentiellement dangereuses, semblables à ceux qui se sont produits lors de l'accident du JOLLY RUBINO, relaté en page 3.

Lorsque les déversements du PRESTIGE ont commencé, l'ITOPF avait quatre techniciens de son personnel, sur place, en Espagne. Ceci est exceptionnel. Habituellement, un seul membre de l'équipe technique se rend sur les lieux d'un déversement, soutenu par des conseils d'appoint fournis par d'autres techniciens à Londres. Nous reviendrons par la suite sur cette question de savoir ce que nous considérons être un conseiller technique de l'ITOPF, disponible 365 jours par an, pour effectuer des déplacements partout dans le monde.

PRESTIGE-LE SINISTRE

Dans l'après-midi du mercredi 13 novembre 2002, le navire-citerne PRESTIGE, en route de Ventspils en Lettonie, à Singapour, a subi des avaries de coque, par mer très grosse, à environ 30 milles au large du Cap Finisterre dans le nord de l'Espagne. La cause précise des avaries qui ont rapidement provoqué à bord du PRESTIGE une très forte gîte, n'est pas connue mais le navire est parti à la dérive s'approchant à moins de cinq milles de la côte avant que des remorqueurs d'assistance soient en mesure de lui passer des remorques. Il paraît que l'accès à un port abrité et sûr lui avait été refusé aussi bien en Espagne qu'au Portugal et qu'ainsi il avait dû être remorqué plus au large dans l'océan Atlantique où il a essuyé de plus fortes tempêtes et des houles de magnitude plus élevée. Il a survécu à cet assaut de la nature pendant six jours assisté par les remorqueurs qui cherchaient à réduire les contraintes structurelles sur le bâtiment, en orientant leur direction de remorquage. Toutefois le 19 novembre, le navire affaibli s'est finalement brisé en deux, chacune des deux parties coulant jusqu'au fond de la mer, à environ 170 milles au large de la côte espagnole et par 3 500 mètres de fond.

Le PRESTIGE transportait une cargaison d'environ 77 000 tonnes de fuel-oil lourd.

Une certaine quantité de ce chargement a été perdue au moment de l'avarie initiale. Par la suite les déversements sont allés en s'intensifiant alors que le navire était remorqué pour l'éloigner de la côte. Lorsqu'il s'est finalement brisé en deux et a coulé, il a été indiqué qu'une plus grande quantité d'hydrocarbures se déversait. En tout, d'après les estimations, plus de 25 000 tonnes auraient pu se déverser. Ceci est comparable à la quantité perdue par l'ERIKA qui avait provoqué une pollution catastrophique au large des côtes bretonnes en France, en décembre 1999. Les caractéristiques de la cargaison de fuel oil lourd transportée par les deux bâtiments étaient comparables et connues pour être des hydrocarbures extrêmement persistants en cas de déversement. Donc, il avait été prévu que les concentrations exceptionnelles d'hydrocarbures déversées par le PRESTIGE ne se désintégraient pas rapidement, même par très gros temps et que par conséquent elles représenteraient une menace considérable pour les côtes d'Espagne et des pays voisins.

Le 17 novembre des hydrocarbures ont commencé à venir s'échouer sur la côte d'Espagne. La plus forte pollution se situait entre la Corogne et le cap Toriñana quoiqu'à des degrés divers de contamination, elle s'étendait en fin de compte depuis les frontières d'Espagne et du Portugal et jusqu'à Bordeaux en France. Bien que des hydrocarbures aient pénétré dans les eaux portugaises, aucun n'est venu s'échouer sur les côtes. Il est possible de soutenir que si l'autorisation avait été donnée au PRESTIGE d'accéder à un port sûr pour s'alléger, le volume total déversé aurait été limité à la perte initiale ce qui aurait limité l'étendue du littoral touché.

NETTOYAGE

Les opérations de nettoyage en mer, dans les eaux espagnoles étaient menées par l'Organisme espagnol de sécurité et de sauvetage maritime (SASEMAR). Pour une opération exceptionnelle de récupération d'hydrocarbures au large, des bâtiments espagnols ont été rejoints par des bâtiments venant de Belgique, du Danemark, de France, d'Allemagne, d'Italie, des Pays-Bas, de Norvège, du Portugal et du Royaume-Uni. L'intervention qui représentait probablement le plus vaste effort international de ce genre jamais organisé, a souffert des conditions météorologiques très mauvaises et de l'incapacité pour ces bâtiments de pouvoir décharger les hydrocarbures récupérés, faute de moyens pour réchauffer la cargaison. Plus de 1 000 bateaux de pêche ont également participé au nettoyage dans les eaux côtières abritées, alors que le temps était au beau. Étant donné que pas mal d'hydrocarbures dérivait vers les eaux françaises, la direction des opérations réduites de récupération en mer a été confiée à la Préfecture maritime de Brest, en France.

Il paraît que les opérations de récupération en pleine mer ont permis de retirer près de 50 000 tonnes d'un mélange de déchets mazoutés. Toutefois ce fait et le déploiement très étendu de barrages flottants dans les estuaires et les zones fragiles, par l'installation de barrages flottants de plus de 20 km, n'ont pas réussi à empêcher une pollution côtière très étendue. Les côtes d'Espagne ont été, en grande partie, nettoyées manuellement, grâce à une main d'œuvre de plus de 5 000 militaires et de personnel du gouvernement local, d'entrepreneurs et de volontaires. Le processus de nettoyage était très lent, surtout dans les zones rocheuses où l'accès était difficile. Un autre problème était celui du retour des hydrocarbures dans des zones nettoyées précédemment. Sur la côte atlantique française, la pollution des plages s'est produite sous la forme de nombreuses boulettes de goudron qui pouvaient être enlevées facilement.

Comme bien souvent lors de déversements majeurs, l'évacuation des hydrocarbures récupérés et des matériels contaminés ont posé un problème majeur. Des résidus liquides d'hydrocarbures provenant surtout des opérations en mer, étaient entreposés dans deux installations de réception de MARPOL et dans une centrale électrique pour d'éventuels recyclages. Des résidus solides provenant du nettoyage des rivages en Espagne, étaient entreposés provisoirement, en attendant qu'une décision soit prise au sujet des options finales d'évacuation. Un problème concernait le manque de séparation entre différents courants de résidus dans certains lieux d'entreposage temporaires, nécessitant un nouveau tri à une étape ultérieure.

IMPACT DES DÉVERSEMENTS

Les côtes contaminées d'Espagne et de France sont des destinations populaires des vacanciers mais les plages de sable devront être nettoyées bien avant la saison touristique. En Espagne, des sujets d'inquiétudes en matière d'écologie, se focalisaient surtout sur des réserves naturelles d'importance internationale, pour des oiseaux. Des groupes locaux assistés par des organismes internationaux dévolus au bien-être des animaux ont lancé un programme majeur pour le rétablissement et la réinsertion des oiseaux mazoutés, la majorité d'entre eux étant des guillemots. La région de la Galice en Espagne joue un rôle important dans l'industrie riche et variée de la pêche et de l'aquaculture. Des moules, des huîtres, des turbots et diverses autres espèces sont élevés le long de la côte alors que des ressources naturelles variées de poissons et de coquillages sont récoltées selon les méthodes traditionnelles. L'administration de réglementation locale a imposé une interdiction de pêcher et de récolter des coquillages dans une zone très étendue des eaux côtières espagnoles, bien que cette interdiction ait été levée dans certaines zones, en février 2003. En France, les ostréiculteurs de la région d'Arcachon ont fait l'objet d'une interdiction de récolter les coquillages lorsque des hydrocarbures flottant ont été aperçus dans le secteur.

L'ÉPAVE

On s'accorde à penser que les deux parties coulées du PRESTIGE, contiennent toujours une quantité importante de fuel-oil lourd. Une inspection effectuée à l'aide d'un sous-marin de poche français, a révélé des écoulements d'hydrocarbures provenant d'un certain nombre d'ouvertures dans les citernes, plusieurs semaines après le naufrage. Le sous-marin a été en mesure d'obtenir la plus grande partie de ces fuites, réduisant ainsi le débit moyen des pertes à moins de 2 tonnes par jour. Ceci n'est pas considéré comme présentant une menace sérieuse pour les côtes d'Espagne, de France ou du Portugal. Le sort définitif des hydrocarbures restant dans l'épave coulée, dépendra d'un examen effectué par une Commission scientifique constituée par l'administration espagnole mais il est clair que toute tentative de les récupérer sera entravée par la nature visqueuse de la cargaison, la profondeur à laquelle repose l'épave et l'emplacement exposé aux intempéries de l'océan Atlantique.

DISPOSITIONS RELATIVES AUX INDEMNISATIONS

Au moment du sinistre, l'Espagne, la France et le Portugal étaient tous parties à la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et à la Convention de 1992 portant création du Fonds et donc le montant total d'indemnisation éventuellement disponible versé par le propriétaire du navire, l'assureur P&I et le Fonds de 1992, s'élève à 135 millions de DTS (environ 180 millions \$ des États-Unis ou 179 millions d'euros). Environ un mois après le sinistre, en prévision d'un grand nombre de demandes d'indemnisation, le Club P&I et le Fonds de 1992 ont mis en place, à la Corogne, un Bureau commun des demandes d'indemnisation.

4.5 Réponse de l'Union européenne aux sinistres de l'Erika et du Prestige

Sur le plan de la sécurité, de la responsabilité et de l'indemnisation des navires, les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige* peuvent représenter une étape critique pour les régimes internationaux concernant le transport des hydrocarbures à bord des navires.

Comme l'a relaté l'Administrateur dans ses rapports annuels précédents (Rapport annuel 2000-2001 à l'Appendice C et Rapport annuel 2001-2002 à l'Appendice C), le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* s'est brisé en deux au large de la côte ouest de France. Environ 19 800 tonnes de fuel-oil lourd se sont déversées, suivant le naufrage du navire. La côte bretonne a été polluée, obligeant à effectuer un énorme nettoyage. Environ 400 kilomètres de littoral ont été touchés. De grandes quantités de coquillages sont récoltées dans un grand nombre de zones touchées, le long de la côte ouest de France. Ce sont de superbes lieux de vacances et le site d'une industrie touristique très prospère. Les demandes d'indemnisation ont été considérables et d'un montant très élevé.

Le 13 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige*, immatriculé aux Bahamas, transportant 77 000 tonnes de fuel-oil lourd a rencontré de sérieuses difficultés au large de la côte de Galice, en Espagne. Le 19 novembre, le *Prestige* s'est brisé en deux et a coulé. Une grande quantité d'hydrocarbures s'est déversée et a pollué une longue étendue du littoral espagnol.

À la suite de ces graves événements écologiques, la Commission européenne a fait diverses propositions pour que soient apportées des modifications législatives au sein de l'Union européenne. Les autorités gouvernementales de l'Union européenne sont en train de prendre des mesures particulières en matière de sécurité maritime et d'autres initiatives sont également à l'étude.

Après le sinistre de l'*Erika*, l'Union européenne a rapidement réagi en prenant deux ensembles de mesures conçues pour améliorer considérablement la sécurité des pétroliers au large des côtes européennes.

En mars 2000, le Parlement et le Conseil européens ont adopté le premier ensemble de mesures couvrant le contrôle par l'état du port, les inspections des navires et la suppression progressive des pétroliers monocoques.

La seconde proposition législative publiée le 6 décembre 2000 par la CE constituait un autre ensemble de mesures destinées à régler les problèmes de la sécurité maritime et de l'indemnisation. Cet ensemble de mesures comprend des propositions pour la publication d'une Directive visant à instaurer un système de surveillance, de contrôle et d'informations regardant le trafic maritime. Il contient également une Directive visant à instaurer un Fonds d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures, dans les eaux européennes (fonds COPE) et une réglementation pour mettre en place un Organisme européen de sécurité maritime (OESM/EMSA).

Dans l'optique de la CE/de l'UE, on peut dire que le sinistre du *Prestige* confirme que les mesures proposées par la CE dans le cadre de l'ensemble des mesures I et II, concernant l'*Erika*, sont parfaitement justifiées.

Les rubriques qui suivent, résument quelques unes des initiatives européennes prises depuis les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*.

1. Instauration antérieure de l'Organisme européen de sécurité maritime.

Le Parlement et le Conseil européens ont mis en place l'OESM/EMSA, en tant qu'un « puissant » instrument de surveillance de l'efficacité des règlements de la communauté regardant la sécurité maritime. La première réunion du Conseil d'administration s'est tenue le 4 décembre 2002.

2. Surveillance plus étroite des performances des sociétés de classification.

Les sociétés de classification qui peuvent travailler au nom des États membres de l'UE sont les seules à être reconnues au niveau de la Communauté, sur la base des Directives 94/57/CE du Conseil. Ces directives précisent les règles et les normes communes pour l'inspection et la vérification des navires et pour des activités pertinentes des administrations maritimes. Les critères de qualité très stricts stipulés dans la Directive ont été relevés ultérieurement, à la suite du sinistre de l'*Erika*. À cet égard, les sociétés de classification ont été mises en garde. Les services de la Commission ont précisé clairement qu'ils feraient appliquer très strictement les nouvelles dispositions de la Directive. Ils n'hésiteront pas à engager des poursuites judiciaires visant à faire suspendre ou même à faire retirer à ces organismes qui ne donnent pas en fait, suffisamment de garanties sur le plan de la sécurité, l'agrément délivré par l'UE.

3. Publication d'une liste indicative des bâtiments inférieurs aux normes précisées dans la Directive 95/21/CE.

Cette modification apportée à cette Directive sur le Contrôle par l'état du port, en réponse au sinistre de l'*Erika*, a permis d'instaurer une procédure pour interdire les bâtiments qui ont déjà été immobilisés à maintes reprises, au cours des deux ou trois dernières années et qui figurent sur la « liste noire » des pavillons ayant un nombre d'immobilisations au-dessus de la moyenne.

Afin de faire passer un message aux propriétaires de navires et aux États du pavillon concernés par les répercussions de cette nouvelle mesure, la CE a dressé une liste des bâtiments qui se verraient refuser l'accès aux ports européens si les derniers amendements à la Directive étaient en vigueur. Cette liste est basée sur des renseignements disponibles dans le cadre du Protocole d'accord de Paris (MoU) sur le Contrôle de l'état du port et sur des bases de données Equasis.

4. Instauration d'un réseau d'échange de données trans-européen pour la surveillance du trafic – Directive 2002/59/CE.

La Directive adoptée par le Parlement et le Conseil européens, comme étant partie intégrante de l'ensemble des mesures prises à la suite du sinistre de l'*Erika*, vise à instaurer une surveillance du trafic des bâtiments par la communauté et grâce à un système de renseignements. Les États membres devront appliquer des dispositions figurant dans la Directive, au plus tard le 5 février 2004.

5. Accélération des préparations des plans visant à recevoir des bâtiments dans des ports de relâche.

De concert avec l'OESM/EMSA, la CE travaille à la préparation des plans, visant à recevoir des bâtiments en perte de vue dans des ports/rades de relâche, qui pourraient être adoptés au plus tard, au moment où la Directive 2002/59/CE sur la surveillance du trafic des bâtiments, entre en vigueur.

La CE propose que les États membres appuient des mesures supplémentaires visant à compléter l'action déjà engagée grâce à l'ensemble des mesures prises après le sinistre de l'*Erika*, comprenant :

1. Des mesures spécifiques pour le transport de fuel-oil lourd.

De façon à réduire le risque de sinistres futurs, semblables à ceux de l'*Erika* et du *Prestige*, la CE a l'intention de proposer un règlement interdisant le transport de fuel-oil lourd à bord de navires-citernes monocoques destinés à des ports de l'UE ou devant en appareiller.

2. Sanctions pénales.

La CE considère que la législation de la Communauté instaurant des sanctions pénales à l'encontre de toute personne (y compris les personnes morales) qui a provoqué un événement de pollution, en raison d'un comportement tragiquement négligent, devrait être rapidement adoptée. Cette mesure est à caractère pénal et n'est donc pas semblable à celle sur l'indemnisation des dommages. Au lieu de cela, cette mesure est destinée à veiller à une large application, au sein de la Communauté, d'une sanction dissuasive pour ceux qui sont impliqués dans le transport d'hydrocarbures par mer.

La CE a également attiré l'attention sur sa proposition visant la protection de l'environnement grâce au droit pénal. La CE présentera une proposition de Directive sur les rejets illégaux provenant des navires. Cette proposition découle des rejets d'exploitation (délibérés) provenant de navires et sera associée à des dispositions sur le rassemblement de preuves et sur les poursuites judiciaires à l'encontre des contrevenants.

3. Protection des eaux côtières de l'UE.

La CE appelle à une action coordonnée visant à prendre des mesures de façon à protéger les eaux côtières de l'UE, contre les navires qui présentent une menace pour le milieu marin. La CE précise que l'équilibre entre les intérêts maritimes et environnementaux de la Convention des Nations-Unies sur le Droit de la mer – élaborée à la fin des années 1970 – penche fortement en faveur des intérêts maritimes et ne reflète pas l'attitude de la société d'aujourd'hui, ni celle de la CE.

4. Responsabilité et indemnisation.

La CE propose des amendements au régime international. À cet égard il est demandé aux États membres d'appuyer ces propositions visant à restreindre le droit des propriétaires des navires de limiter leur responsabilité financière si des accidents sont dus à leur faute personnelle, ainsi que des propositions visant à supprimer l'immunité de facto des autres intervenants principaux (tels l'affréteur, l'exploitant ou le gestionnaire du navire) contre des demandes d'indemnisation.

En outre, de l'avis de la CE, le régime international tel qu'il existe actuellement, ne procure pas d'indemnisation suffisante, pour des dommages à l'environnement. Alors que la CE considère que les États membres devraient ratifier les récentes Conventions de l'OMI, concernant les Soutes des navires et les Substances nocives et potentiellement dangereuses (SNDP/HNS), elle note que le centre d'intérêt de ces

deux Conventions réside avant tout, dans l'indemnisation pour des dommages causés aux marchandises, aux biens, aux lésions corporelles. Tenant compte de ce fait, la CE est d'avis que d'autres mesures peuvent être indispensables en ce qui concerne les dommages à l'écologie.

Dans les initiatives considérées ci-dessus, la CE propose l'instauration du Fonds européen COPE, au cas où le nouveau Fonds complémentaire international se révélerait inadapté. Le montant d'indemnisation qui serait disponible aux termes des dispositions du Fonds COPE, s'il était constitué, serait d'un milliard d'euros.

L'action engagée au sein des organismes de l'Union européenne, a donné un coup de fouet aux régimes de l'OMI et du FIPOL, par une rapide action visant à améliorer internationalement le règlement sur les régimes de sécurité, de responsabilité et d'indemnisation des navires. On fait valoir que ces changements apportés aux régimes de responsabilité et d'indemnisation de l'OMI et du FIPOL empêchent tout ou presque tout ce qui autrement constituerait la nouvelle législation régionale européenne dans ces domaines qui menaceraient la viabilité prolongée des régimes internationaux.

Le 1^{er} novembre 2003, en particulier, il y aura une augmentation des montants plafonds d'indemnisation du régime international actuel, conformément aux dispositions des Articles 15 et 33 de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds. Cette augmentation, d'environ 50 pour cent, porterait à 410 millions \$ la couverture initiale du FIPOL, est illustrée à la Figure 1 de l'Appendice D.

En outre, un projet de Protocole permettant d'instaurer le Fonds complémentaire international devrait être pris en considération, à la Conférence diplomatique de l'OMI, du 12 au 16 mai 2003. Le Fonds complémentaire international serait ouvert à ratification sur une base facultative, pour les États qui sont parties à la CRC de 1992 et à la Convention de 1992 sur le Fonds. On fait valoir que ce Fonds complémentaire international rendrait superflu le Fonds européen COPE, proposé par la Commission européenne.

Le 4 mars 2003, Mme. Loyola de Palacio, Vice-présidente de la Commission européenne et M. William O'Neil, Secrétaire-général de l'Organisme maritime international (OMI) se sont rencontrés à Bruxelles pour discuter l'action de réglementation de l'après-*Prestige*. Le communiqué qui suit trouve un juste milieu entre la reconnaissance du rôle de l'OMI dans la façon de réglementer les normes maritime globales, et l'acceptation de l'influence régionale grandissante de la CE, après les sinistres de l'*Erika* et du *Prestige*.

Les positions prises au cours de la réunion sont exposées dans les extraits qui suivent, du communiqué commun.

Mme. de Palacio a précisé que si l'on tenait compte des obligations découlant du Traité européen et du rôle de la Commission européenne au sein de l'Union européenne et si l'on tenait compte de la décision déjà prise par le Parlement européen et le Conseil des Ministres de l'Union européenne, des mesures appropriées seraient proposées à l'OMI par l'UE, dès que les institutions de l'Union européenne auront exprimé leur position en réponse au sinistre du Prestige, pour que soit révisée la Convention MARPOL concernant les règlements ayant trait à la suppression progressive des navires-citernes monocoques et à interdire le transport d'hydrocarbures très lourds et visqueux à bord de navires-citernes monocoques. Il peut être envisagé que le Conseil et le Parlement européens réussiront à mettre au point, d'ici la fin mars, leur position. M. O'Neil a bien accueilli cette déclaration et a exposé dans les grandes lignes un moyen expéditif pour prendre en main les propositions de l'UE, une fois qu'elles auraient été soumises à l'OMI pour examen. Les avantages d'une solution globale regardant la question des navires-citernes monocoques, ont été reconnus.

Les deux parties se sont également mises d'accord sur la nécessité d'une action proactive pour la détection des fatigues structurelles dans les pétroliers vieillissants, monocoques et à double coque.

Entre-temps on a insisté sur l'importance de désigner de nouvelles zones particulièrement fragiles en mer et d'identifier les ports/rades de relâche.

Les deux parties ont mis l'accent sur la nécessité de renforcer mondialement les performances de l'État du pavillon par l'intermédiaire de l'OMI.

Au cours des discussions, la Commission européenne a insisté sur la valeur ajoutée que l'UE apporte au travail accompli par l'OMI et sur le fait que les relations entre l'OMI et l'UE peuvent être renforcées. La Commission européenne fait état de ses propositions visant à obtenir une adhésion anticipée de l'UE à l'OMI qui d'après elle, lui offrira l'occasion de jouer un rôle plus constructif au sein de l'Organisation.

4.6 Futures modifications affectant le régime international de 1992

4.6.1 Augmentation des plafonds d'indemnisation actuels

Le 1^{er} novembre 2003, il y aura une augmentation dans les montants des plafonds d'indemnisation du régime actuel, telle qu'adoptée par le Comité juridique de l'OMI, conformément aux dispositions des Articles 15 et 33 de la CRC de 1992 et de la Convention de 1992 portant création du Fonds, respectivement. Cette augmentation d'environ 50 pour cent, qui porte à 410 millions \$, la Convention originale du FIPOL, figure dans le Tableau 1, Appendice D. Cette augmentation n'a aucun lien avec tout montant d'indemnisation disponible dans le cadre d'un Fonds complémentaire – troisième niveau d'indemnisation à « caractère facultatif », dont les grandes lignes seraient :

4.6.2 Fonds complémentaire – troisième niveau à caractère « facultatif »

La Conférence diplomatique organisée par l'OMI, à Londres, durant la semaine du 12 mai 2003, a adopté un Protocole créant le Fonds complémentaire international d'indemnisation de la pollution par les hydrocarbures. Les éléments les plus importants du Protocole comprennent :

- Le montant global maximum d'indemnisation disponible s'élèverait à 750 millions de DTS par événement, en vertu de la CRC de 1992, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et du Fonds complémentaire. Ce Fonds représente un montant d'environ 1,5 milliards de dollars canadiens, comparé aux 405 millions de dollars canadiens actuels (entrera en vigueur en novembre 2003).
- Un minimum d'un million de tonnes d'hydrocarbures donnant lieu à contribution est censé être reçu dans chaque État contractant au Fonds complémentaire. Ceci constitue une innovation conçue pour faire face au problème dû aux États qui habituellement ne soumettent pas de rapports et qui par conséquent, ne versent aucune contribution.
- Le montant des contributions annuelles payables par un seul État contractant sera plafonné à 20% du montant global des contributions annuelles. De ce fait, les contributions annuelles payables par tous les autres États contractants seront augmentées proportionnellement, pour faire en sorte que le montant total des contributions payables par toutes les personnes tenus de contribuer au Fonds complémentaire, au titre de l'année civile, atteindra le montant total des contributions fixées par l'Assemblée. Ces dispositions de plafonnement resteront en vigueur jusqu'à ce que la quantité totale d'hydrocarbures donnant lieu à contribution, reçue dans tous les États contractants ait atteint un milliard de tonnes annuellement ou jusqu'à ce que la période de 10 ans après la date d'entrée en vigueur du Fonds complémentaire se soit écoulée, quelle que soit celle de ces deux conditions qui se produira en premier.
- Le Protocole entrera en vigueur trois mois après la date à laquelle au moins huit États auront signé le Protocole sans faire de réserve ou auront déposé les instruments de ratification etc... et que la quantité totale d'au moins 450 millions de tonnes d'hydrocarbures aura été reçue par ces États, au cours de l'année civile précédente.
- Le Protocole cessera d'être en vigueur lorsque le nombre d'États contractants sera devenu inférieur à sept ou que la quantité totale d'hydrocarbures reçus donnant lieu à contribution sera devenue inférieure à 350 millions de tonnes quelle que soit celle de ces deux conditions, qui se produira en premier.

La Conférence diplomatique a également adopté trois résolutions de la Conférence (co-parrainée par le Canada), à savoir :

- Résolution #1 recommande que les parties au Protocole, en instaurant le Fonds complémentaire, lorsqu'il sera entré en vigueur, veillent à ce que le montant versé à l'Organisation maritime internationale, soit remboursé, avec intérêt, au FIPOL de 1992, par le Fonds complémentaire. Ce prêt avait été consenti pour financer l'organisation de la Conférence diplomatique.
- Résolution #2 recommande l'instauration du Fonds complémentaire lorsque le Protocole aura été adopté et demande à l'Assemblée du FIPOL de 1992 d'autoriser et de charger son Administrateur de mener à bien les mesures administratives et organisationnelles nécessaires à la mise en place du Fonds complémentaire.
- Résolution #3 recommande aux États contractants à la CRC de 1992 et à la Convention de 1992 portant création du Fonds, d'accorder la priorité absolue aux travaux en cours de révision de ces Conventions. L'objectif de cette résolution est d'adresser un signal fort au 3^e Groupe de travail intersessions du FIPOL que, à la lumière des faits, seuls les réceptionnaires d'hydrocarbures devraient financer le Fonds complémentaire, le solde entre la responsabilité du propriétaire du navire et les contributions des réceptionnaires d'hydrocarbures, exigeant un examen approfondi.

Le nouveau Protocole sera ouvert à signature par les États membres du FIPOL de 1992, du 31 juillet 2003 au 31 juillet 2004.

Pour des renseignements au sujet du Fonds complémentaire, d'un point de vue canadien, veuillez consulter le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.5.2.

4.6.3 Clubs P&I – Perspectives d'avenir regardant les navires inférieurs aux normes

Le bulletin du Club suédois (Swedish Club) (n° 1 – 2003) nous apprend comment une coopération très étroite entre les Clubs, dans le cadre des structures du Groupe international, pourrait englober la question du retrait des polices d'assurances ou du refus d'accorder une police d'assurances aux navires inférieurs aux normes.

Les clubs P&I s'activent à soumettre les concepts d'une stratégie proactive de la part des assureurs, visant à ce qu'ils s'impliquent davantage dans la chaîne de la sécurité maritime. C'est une chaîne qui comporte de nombreux maillons. Le Club suédois note :

Évidemment le rôle de l'État du pavillon et de l'État du port, dans cette chaîne est différent de celui de l'assureur. Alors que l'assurance est obligatoire, dans la pratique ce dernier a adopté une attitude basée sur la liberté du commerce. Il est facile (et pas rare) de changer d'assureur, pour un propriétaire de navire. Par conséquent, ceci limite l'aptitude de l'assureur commercial, à pouvoir exercer une contrainte.

D'autre part, différentes circonstances s'appliquent dans le contexte mutuel. Là, les principes de mutualité exigent du club de prendre en considération la prévention en matière de sécurité et de préjudices, comme étant une priorité déterminante. En fait, toute autre politique bouleverserait les principes de mutualité.

En tenant compte de tout ceci, les clubs ont maintenant une occasion exceptionnelle de forger un lien plus fort au sein de la chaîne de la sécurité maritime. Toutefois ceci exigera un programme rigoureux de travail collectif au sein du Groupe international des clubs P&I.

La question du retrait de la police d'assurances ou du refus d'accorder une police d'assurances est évidemment un domaine épineux et pourrait conduire à partir à la pêche aux polices d'assurances.

Le bulletin du Club suédois note :

Il pourrait très bien y avoir pour les clubs, un champ d'application, pour édifier un nouveau maillon dans la chaîne de la sécurité – un maillon a un rapport avec la situation des navires lorsqu'une police d'assurances leur est refusée ou retirée en raison de leur mauvaise qualité.

Un bâtiment inférieur aux normes est tout simplement la manifestation matérielle du propriétaire ou de l'exploitant d'un tel navire. Actuellement il n'existe aucun moyen d'empêcher de tels exploitants ou propriétaires, lorsqu'ils se sont vus refuser une police d'assurances ou ont fait l'objet d'un retrait d'une police d'assurances, d'aller prospecter le marché des assurances, jusqu'à ce qu'ils trouvent finalement un autre assureur qui est moins regardant sur la qualité du navire ou qui probablement, est simplement plus crédule – une nouvelle approche par le Groupe international, à l'égard de cette question apporterait une contribution nouvelle et très précieuse à la chaîne de la sécurité maritime.

Par exemple, un objectif est d'encourager l'utilisation des bases de données regardant les renseignements concernant les demandes d'indemnisation, mises en place par l'Assemblée des 13 membres du Groupe international. Un accord antérieur de partage des renseignements n'a réussi à prendre en compte que les demandes d'indemnisation d'un montant de 500 000 \$ US ou plus. Ceci n'a pas suffi à fournir assez de renseignements en vue d'analyses. L'objectif est d'élaborer une aptitude plus marquée pour décider des priorités à accorder et pour fixer des buts à atteindre en matière de prévention des préjudices qui puissent réduire les demandes d'indemnisation trop fréquentes et coûteuses.

Un interdit de la part du club P&I à l'encontre d'offre d'assurances, pour des navires inférieurs aux normes, rendra extrêmement difficile pour ces navires de s'adonner au trafic maritime dans des pays où le Contrôle par l'État du port est strictement appliqué.

L'Administrateur se sent encouragé par ces initiatives très importantes et très bien documentées, prises par les clubs P&I.

4.7 Proposition d'une majoration appliquée aux demandes d'indemnisation pour des coûts fixes

L'Administrateur, après avoir assisté à la réunion de juin 2001, du troisième Groupe de travail intersessions du FIPOL de 1992, a informé les hauts fonctionnaires de Transports Canada, au sujet d'une proposition faite par le Royaume-Uni et l'Espagne concernant le paiement d'une majoration appliquée aux demandes d'indemnisation pour des coûts fixes au titre du matériel utilisé pour maîtriser et prévenir la pollution par les hydrocarbures. Il a fait remarquer que cette question avait des implications financières potentielles considérables pour le Canada. Celles-ci concernent la responsabilité éventuelle de la Caisse d'indemnisation d'avoir à payer les demandes d'indemnisation du FIPOL. Étant donné le niveau élevé de certaines demandes d'indemnisation étrangères, la proposition d'une majoration de 10 pour cent de certains postes de la demande, en sus du paiement des coûts fixes, conformément aux usages actuels, pourrait être de grande portée.

La politique actuelle du FIPOL de 1992 est d'accepter « une proportion raisonnable des coûts fixes », à condition que ces coûts correspondent au plus juste à la période de nettoyage en question et ne comprennent pas les frais généraux indirects. L'Administrateur (de la Caisse d'indemnisation) accepte les coûts fixes raisonnables, d'après les mêmes critères.

L'Administrateur a également relevé qu'il pourrait ne pas être approprié pour l'Assemblée du FIPOL de 1992, de tenter de permettre le paiement d'une majoration généralisée sur les demandes d'indemnisation, par le biais seulement d'un amendement au texte du Manuel des demandes d'indemnisation, du Fonds de 1992. Il a exprimé l'avis qu'une telle disposition devrait être instaurée par le biais d'amendements à la Convention de 1992 portant création du Fonds et à la Convention sur la responsabilité civile.

À la troisième réunion du Groupe de travail, en juin 2001, les délégations de parrainage avaient exprimé des craintes sur le fait que la politique restrictive du Fonds, à l'égard des coûts fixes, pourrait décourager les États de maintenir des moyens efficaces d'intervention pour lutter contre la pollution. En particulier, ceux-ci comprennent les moyens d'intervention impliquant les dépenses élevées d'investissement et/ou les dépenses annuelles, c'est-à-dire les navires récupérateurs en mer, les pulvérisateurs aériens et les remorqueurs de sauvetage d'urgence.

Cette question n'a pas été évoquée à la session d'octobre 2001, de l'Assemblée du FIPOL de 1992.

Toutefois, la question a été de nouveau abordée, dans un document daté du 20 janvier 2003, adressé au Groupe de travail (cinquième réunion) – Document du Fonds de 1992/WGR.3/1 4/9.

À cet égard, l'ITOPF a donné son accord sur son désir d'encourager les États contractants à instaurer et à maintenir une capacité d'intervention réaliste, proportionnelle à leurs aptitudes et aux risques. Mais l'ITOPF croit que la solution préconisée n'atteindra pas les résultats escomptés et conduira à encore plus de problèmes. L'ITOPF suggère que toute majoration fondée sur l'efficacité perçue, soulèverait d'énormes litiges. Ceux-ci surviennent déjà quant à l'interprétation de l'expression « à caractère raisonnable ». Pour ajouter un second sentiment basé essentiellement sur la sagesse d'après coup (qui évite autant que possible dans le débat, l'expression « à caractère raisonnable ») cela aggraverait tout simplement les problèmes.

De plus, il est très discutable que la solution proposée puisse réduire les coûts et les demandes d'indemnisation. Aucun argument dissuasif n'existerait pour assembler du matériel superflu ou pour maintenir des primes d'assurances à des niveaux très bas. En effet, bien au contraire on pourrait envisager la possibilité d'obtenir une majoration accrue, en utilisant le plus possible de matériel pour lutter contre un déversement.

De la même manière, l'ITOPF ne voit pas comment il pourrait encourager la constitution de meilleurs et de plus de stocks de matériel, étant donné que les « bénéfiques » n'en seraient tirés que s'il se produisait un déversement et qu'il pouvait être démontré que l'utilisation des ressources était bénéfique, alors même que dans la plupart des cas, la majoration ne contribuerait pas beaucoup à faire face aux coûts d'investissement. En conséquence, l'ITOPF a conclu que cela ne représenterait pas une incitation financière suffisante pour ceux qui envisageraient une constitution nouvelle de stocks et n'avantagerait que ceux qui avaient déjà investi dans des constitutions de stocks ou avaient passé des contrats. Une bonne planification, un bon commandement et un excellente maîtrise sont au moins aussi importants lors d'une intervention efficace déterminante, que peuvent l'être les constitutions de stocks de matériel.

L'ITOPF suggère comme l'une des solutions, le rajustement des taux d'exploitation, de manière à incorporer un élément des coûts fixes (comme le Fonds l'a déjà accepté).

À sa cinquième réunion, en février, le Groupe de travail a examiné de nouveau la proposition faite concernant le paiement de la majoration des demandes d'indemnisation pour les coûts fixes du matériel. Il a noté que les

délégations de parrainage avaient soutenu que l'incorporation de telles majorations motiverait les États pour maintenir un matériel spécialisé pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures, ce qui réduirait au minimum les conséquences écologiques et financières des déversements d'hydrocarbures. Les délégations de parrainage ont également exprimé l'avis que leur proposition avait un lien avec un problème politique qui pourrait être résolu par une décision de l'Assemblée, ne nécessitant aucun amendement aux Conventions de 1992.

À la cinquième réunion du Groupe de travail, il a été décidé qu'il n'y avait pas suffisamment de soutien à l'égard de la proposition telle qu'elle est actuellement rédigée et qu'elle ne pourrait pas être appliquée sans amendements aux Conventions. Selon le Groupe de travail, les débats avaient attiré l'attention sur un possible malentendu au sujet de la terminologie et de l'interprétation du concept de « coûts fixes ». Ceci devrait être résolu avant que ne soient apportés des amendements au Manuel des demandes d'indemnisation.

Le Groupe de travail a accepté que la question soit de nouveau examinée, sur la base d'une proposition révisée par les délégations intéressées.

4.8 Allocation par le FIPOL d'une somme d'argent, pour des questions relatives aux substances nocives et potentiellement dangereuses (SNPD/HNS)

Peu après avoir assisté à la 6^e Session de l'Assemblée du FIPOL de 1992, du 16 au 19 octobre 2001, l'Administrateur a fait savoir que l'Assemblée avait approuvé une allocation spéciale (de 150 000 £) pour le développement d'un système informatisé permettant d'aider à faire appliquer la Convention internationale sur la responsabilité et l'indemnisation pour les dommages liés au transport par mer de substances nocives et potentiellement dangereuses (Convention SNPD/HNS). L'enveloppe extrabudgétaire avait été approuvée à condition que le FIPOL de 1992 soit remboursé des frais encourus, lorsque la Convention SNPD/HNS entrerait en vigueur. L'Administrateur a avisé les hauts fonctionnaires du gouvernement canadien qu'il avait fait savoir à l'Assemblée du Fonds, ses craintes quant à la légalité de cette allocation, accordée par l'Assemblée, avec l'argent des contribuables d'hydrocarbures.

Certains des événements qui ont précédé ces actions de l'Assemblée sont relatés dans le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur, paragraphe 4.4.4.

À la lumière des risques financiers considérables résultant de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, il est utile de se souvenir de ce qu'écrivait l'Administrateur dans son Rapport annuel de 1998-1999:

Il est de la responsabilité de l'Administrateur de jouer un rôle direct dans toutes les délibérations du Fonds international. Il est particulièrement important pour l'Administrateur, de continuer à s'intéresser attentivement à l'interprétation des Conventions, aux demandes d'indemnisation contre le Fonds international et à toutes autres questions qui ont des répercussions sur la responsabilité de la Caisse d'indemnisation.

En septembre 2002, à l'occasion de la préparation de la 7^e Session de l'Assemblée du FIPOL de 1992, programmée pour octobre 2002, l'Administrateur a examiné "le budget pour 2003 et l'évaluation des contributions pour le Fonds général" (Fonds 92/A.7/23). Dans les calculs pour l'évaluation du Fonds général, les dépenses envisagées comprenaient une somme de 50 000 £ en 2003, pour le projet SNPD/HNS. Ce montant a été inclus dans les calculs pour fixer le montant des contributions à mettre en recouvrement pour le Fonds général. La levée de contributions serait facturée aux contribuables (y compris la Caisse d'indemnisation) en décembre 2002, pour paiement au 1^{er} mars 2003.

Avant la session de l'Assemblée 2002, l'Administrateur (de la Caisse) a fait savoir aux fonctionnaires du Ministère que à son avis les décisions de l'Assemblée à sa 6^e Session en octobre 2001, par lesquelles

- (1) elle avait chargé l'Administrateur (du Fonds) d'élaborer un système visant à aider les États et les contribuables au Fonds SNPD/HNS et
- (2) elle avait accordé une enveloppe extrabudgétaire de 150 000 £ à cet effet, prélevée sur le Fonds général,

vont au-delà (*ultra vires*) des pouvoirs de l'Assemblée.¹

¹ Question : Savoir s'il existe un mécanisme d'examen des décisions prises par l'Assemblée. Dans le cas du FIPOL, la Convention de 1992 portant création du Fonds, ne contient aucune disposition abordant le contrôle de la légalité des décisions prises par l'Assemblée.

De plus, faisant référence à l'Article 12 de la Convention du FIPOL de 1992 qui traite de l'élaboration du budget annuel et de l'évaluation des contributions annuelles venues à échéance, l'Administrateur a écrit :

« À mon avis, en me référant au projet de budget et aux différents chapitres des dépenses ayant un rapport avec l'administration du FIPOL, on peut conclure honnêtement que l'allocation accordée au Fonds SNPD/HNS ne peut être considérée comme étant une dépense administrative et que par conséquent, elle ne peut pas faire l'objet d'une contribution mise en recouvrement conformément à l'Article 12 de la Convention. »

Pour illustrer le problème, en dehors de la question de l'*ultra vires* (au-delà des pouvoirs), l'Administrateur a noté que même si l'on présume, à titre d'exemple, que l'approbation du prêt SNPD/HNS relève des pouvoirs inhérents de l'Assemblée, le fait demeure qu'à son avis, cette allocation n'est pas du domaine de ce type de dépense envisagée à l'alinéa 12(2)a) de la Convention (dépenses administratives et paiement des petites créances). En réalité, elle figure sur la liste comme étant une rubrique distincte des dépenses, dans le projet du budget. À ce titre, de l'avis de l'Administrateur, cela devrait faire l'objet d'une approbation distincte de la part de l'Assemblée.

L'Administrateur a aussi exprimé ses craintes sur l'évolution éventuelle des pouvoirs tacites accordés à l'Assemblée du FIPOL de 1992 – en vertu des usages – contrairement aux intentions exprimées des États contractants dans la Convention.

L'Administrateur a relevé que si le Canada recevait une facture du FIPOL de 1992, contenant une redevance à verser pour cette allocation, il n'est pas persuadé qu'il serait justifié pour la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, de payer cette redevance, si l'on tient compte du paragraphe 76(1) de la *LRM/MLA*.

Il a rappelé aux fonctionnaires du gouvernement que ses craintes viennent des limites de ses propres pouvoirs, qui, selon la loi sont limités à des questions uniquement liées aux dommages dus à la pollution par les hydrocarbures et donc il peut très bien ne pas être en position de répondre à une demande de contribution, dans cette éventualité.

L'Administrateur continue son soutien total à la politique canadienne à l'égard de la Convention SNPD/HNS et est d'accord sur l'utilité du développement d'une base de données SNPD/HNS à cet effet.

Comme prévu, le 20 décembre 2002, l'Administrateur a reçu du FIPOL de 1992, une facture s'élevant à 1,3 millions £, du montant mis en recouvrement, représentant la contribution du Canada au Fonds général. Le montant comprenait une portion devant couvrir la part de la somme de 50 000 £, comme précisé ci-dessus, devant être une partie d'une allocation devant être investie dans le développement d'un site web ou d'un CD-ROM devant être utilisé dans le contexte SNPD/HNS.

En janvier 2003, l'Administrateur s'est entretenu avec les fonctionnaires de Transports Canada, sur les différents moyens de payer la portion SNPD/HNS de la facture. Il a été décidé qu'étant donné les obligations du Canada envers la Convention SNPD/HNS, Transports Canada bénéficierait du développement du site web SNPD/HNS et des bases de données CD-ROM. De ce fait, Transports Canada a approuvé le paiement de la portion SNPD/HNS et a mis à disposition les fonds requis.

L'Administrateur a ordonné le paiement du solde de la facture du FIPOL, par prélèvement sur la Caisse d'indemnisation.

4.9 Frais d'administration de la GCC relatifs aux demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures

Dans son Rapport annuel 2001-2002, l'Administrateur a noté, en ce qui concerne la demande d'indemnisation présentée par la GCC, pour être intervenue lors de l'événement du *Sam Won Ho* qui s'était produit en avril 2000, que les frais administratifs revendiqués n'étaient pas fondés et avait demandé à la GCC si elle pouvait les justifier preuves à l'appui (paragraphe 3.24 du rapport dont il est fait mention). Par la suite, 18 autres demandes d'indemnisation présentées par la GCC comprenaient des frais administratifs sans aucune justification ou preuve qu'ils avaient réellement été encourus. Ils ne pouvaient donc pas être réglés par l'Administrateur tant qu'il n'aurait pas reçu d'autres pièces justificatives ou preuve.

Les fondamentaux de ce problème de recouvrement de tels frais ont surgi à la suite du bris en deux parties du navire-citerne *Kurdistan*, au large des côtes de la Nouvelle-Écosse en 1979. La Couronne a intenté une action en justice contre le propriétaire du navire, en vue de recouvrer les frais encourus en intervenant lors du sinistre qui avait provoqué un déversement d'hydrocarbures.

En dehors de son action en recouvrement, la GCC avait présenté différents bordereaux qui détaillaient les catégories spécifiques des frais. La Rubrique 13 dévolue aux frais administratifs, était présentée en utilisant seulement une formule. Toutes les autres rubriques étaient justifiées par des preuves écrites.

En l'occurrence, le recouvrement de tous les frais avait été réglé à l'amiable extrajudiciairement. La validité de la formule de la Rubrique 13 n'a jamais été établie à cette époque ou depuis.

Au début de l'année 2001, l'Administrateur a écrit à la GCC, demandant que la méthode de calcul de ces frais d'administration soit révisée. Au 20 septembre 2001, n'ayant obtenu aucune réponse, l'Administrateur s'est entretenu avec les fonctionnaires de la GCC, à ce sujet.

En novembre 2001, une réunion tenue avec les Services administratifs du MPO, les services juridiques et des fonctionnaires de la GCC, n'a résolu en rien le problème et a soulevé d'importantes questions, de l'avis de l'Administrateur, telle la validité de la formule et son application. Ces questions ont été confirmées dans une lettre du 27 novembre 2001 de l'Administrateur, adressée à la GCC.

En mars 2003, la GCC a prévenu qu'elle tentait d'obtenir des réponses à ces questions. En juin et novembre 2002, l'Administrateur s'est entretenu avec la GCC, suggérant que pour résoudre la question, elle devrait mener une étude pour déterminer la justesse de la méthodologie employée à ce moment pour calculer ces frais.

Dans une lettre du 20 novembre 2002, il a également confirmé à la GCC qu'il était d'avis, en principe, que les frais d'administration démontrables, réels et raisonnables encourus au cours d'une intervention, pouvaient être recouvrables du moment qu'ils découlaient de cette intervention.

En février 2003, la question n'étant toujours pas résolue, l'Administrateur a avisé la GCC que toutes les demandes futures d'indemnisation, faites aux conditions de la *LRM (MLA)* devraient contenir des preuves justifiant les frais réels et raisonnables revendiqués pour l'administration.

Par la suite, dans une correspondance du 14 avril 2003, adressée à la GCC, l'Administrateur a noté ce qui suit :

« L'Administrateur est d'avis que les frais d'administration démontrables, réels et raisonnables encourus au cours d'une intervention contre la pollution devraient être recouvrables à condition qu'ils découlent de cette intervention contre la pollution.

Telle qu'elle est présentée actuellement, la Rubrique 13 de la demande d'indemnisation de la GCC ne prouve pas la véracité de tels frais. Par conséquent, une telle demande d'indemnisation pourrait être rejetée, pour un manque évident de preuve.

Bien que l'Administrateur puisse très bien apprécier qu'un certain montant des frais administratifs puisse être raisonnablement attribuable à une intervention de la GCC contre la pollution, dans le cadre des paramètres précisés plus haut, l'incapacité de la GCC à vouloir aider l'Administrateur à obtenir les preuves indispensables, il ne lui reste d'autre option que de « faire de son mieux » avec toutes les données disponibles pour évaluer convenablement une telle portion des frais d'administration admissibles, aux conditions de la Loi sur la responsabilité en matière maritime (LRM/MLA). »

Dans cette correspondance du 14 avril 2003, l'Administrateur fait une offre d'indemnisation à la GCC, concernant ces demandes d'indemnisation pour des frais d'administration relevant des 19 demandes antérieures d'indemnisation mentionnées ci-dessus.

Ces demandes antérieures d'indemnisation pour des frais d'administration, étaient restées impayées en attendant qu'une solution soit apportée à la validité de la formule de la Rubrique 13 de la GCC, ce qui ne s'est pas matérialisé.

De l'avis de l'Administrateur cette offre représentait une évaluation équitable de la portion réelle et raisonnable de ces frais encourus au cours des interventions.

4.10 Liquidation du FIPOL de 1971

La Convention du Fonds de 1971 a cessé d'être en vigueur à minuit heure de Londres, le 24 mai 2002.

Les demandeurs appartenant aux États membres restants, ne seront plus en mesure de prétendre à des indemnités de la part du FIPOL de 1971 pour des sinistres survenus après le 24 mai 2002.

Le FIPOL de 1971 continuera à être administré par un Secrétariat commun au FIPOL de 1971 et au FIPOL de 1992, jusqu'à ce que toutes les demandes d'indemnisation en souffrance aient été réglées et payées.

4.11 Diminution des sinistres des pétroliers

En Amérique du Nord, les sinistres des pétroliers semblent avoir diminué considérablement. Au Canada une revue des événements canadiens de déversements d'hydrocarbures rapportés par l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, de 1993 à 2003, montre que 9 pour cent étaient dus à des navires-citernes, 73 pour cent étaient dus à d'autres catégories de navires et 18 pour cent étaient considérés comme étant des rejets non identifiés d'hydrocarbures.

Les registres de 1999 de la Garde côtière des États-Unis montrent que 94 pour cent des événements de déversements d'hydrocarbures et 70 pour cent du volume des déversements proviennent de bâtiments autres que des navires-citernes et des barges pétrolières. Il est affirmé que l'application des règlements sur la sécurité des navires et des règlements sur la pollution par les hydrocarbures, de même que les efforts tangibles des propriétaires de navires peuvent être portés au crédit de la diminution des sinistres de navires-citernes en Amérique du Nord.

Dans son bulletin de mars 2003, l'ITOPF rapporte :

Contrairement à la croyance populaire, le nombre de déversements accidentels d'hydrocarbures provenant de navires-citernes a décliné considérablement depuis les années 1970 et des déversements catastrophiques sont maintenant relativement rares. Ceci, malgré une augmentation de 90 % du trafic pétrolier par mer depuis 1985. Cette réduction considérable dans des événements de déversements est due aux efforts conjugués de l'industrie des navires-citernes et des gouvernements (principalement par l'intermédiaire de l'Organisation maritime internationale [OMI]) pour améliorer la sécurité des navires-citernes et la prévention de la pollution. La quantité totale des hydrocarbures déversés chaque année, varie considérablement, du fait que quelques déversements catastrophiques sont responsables du pourcentage élevé de la quantité annuelle totale. Même en prenant en considération le sinistre du Prestige, le volume moyen d'hydrocarbures déversés provenant de sinistres de navires-citernes, par année, pour la présente décennie, est bien inférieur au chiffre avancé par le Conseil national des États-Unis sur la recherche, pour les années 1990.

D'après le rapport de 2002 du Conseil national des États-Unis sur la recherche (*Hydrocarbures dans la mer : intrants, sort et effets*) environ 85 pour cent des déversements moyens annuels dans le monde (1990-1999) de solvants d'hydrocarbures dans le milieu marin proviennent d'écoulements naturels (47 pour cent) sur le fond des mers et de la consommation des produits pétroliers. Le transport des hydrocarbures (y compris les oléoducs et les pétroliers) entre en ligne de compte pour environ 12 pour cent des hydrocarbures répandus en mer chaque année, durant les années 1990. De cela, environ 8 pour cent découlaient d'événements mettant en cause des bâtiments citernes.

La catégorie de consommation de pétrole (38 pour cent) inclut les écoulements industriels et autres à terre, ainsi que les écoulements sur les routes par lesquelles les hydrocarbures polluent les rivières et éventuellement atteignent le milieu marin. Récemment, la Caisse d'indemnisation a fait l'expérience de cette réalité, comme nous le relatons au paragraphe 3.2 de ce rapport, concernant l'événement de Fighting Island et au paragraphe 4.2.2 concernant des égouts d'eaux pluviales et des déversoirs communs d'égouts (DCE/CSOs).

5. Initiatives visant les relations personnelles avec l'ensemble des corporations

5.1 Généralités

L'Administrateur poursuit ses initiatives visant des relations personnelles avec l'ensemble des corporations, en vue d'améliorer sa compréhension des attentes des parties manifestant de l'intérêt pour le plan d'intervention et d'indemnisation du Canada pour lutter contre la pollution par les hydrocarbures causée par les navires. Au Canada, ces parties comprennent les citoyens, les Organismes d'intervention (OI), le MPO/la GCC, TC, EC, CCMC, ACDM, l'industrie maritime, d'autres organismes et ministères fédéraux et provinciaux et différentes organisations non-gouvernementales.

Sur la scène internationale, des discussions ont eu lieu avec des représentants de diverses organisations, y compris l'ITOPF, l'OCIMF, les Clubs P&I, l'USCG, le Ministère du commerce des États-Unis, la NOAA (Administration nationale des océans et de l'atmosphère), le Ministère de l'environnement chargé des parcs nationaux des États-Unis et l'US EPA (Organisme de protection de l'environnement des États-Unis).

5.2 Conseil consultatif maritime canadien (national)

Le Conseil consultatif maritime national canadien (CCMC) a tenu des réunions à Ottawa du 29 avril au 2 mai et du 4 au 7 novembre 2002. L'Administrateur et des experts-conseils ont assisté à quelques unes de ces réunions.

À l'ouverture de la session plénière d'avril/mai, lors de la réunion du CCMC, de nouveaux développements législatifs ont été débattus. Ceux-ci comprenaient la nouvelle *Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada* (Loi C-14) qui a reçu la sanction Royale le 1^{er} novembre 2001. La Loi n'est pas encore en vigueur. Le processus de mise en œuvre de la nouvelle Loi, insiste maintenant sur l'élaboration des règlements essentiels. Deux séries de délibérations à travers le pays sont terminées, d'autres sont programmées. Une nouvelle ligne de téléphone pour appels gratuits, est à la disposition de ceux qui désirent obtenir des renseignements au sujet de la *LMMC* de 2001 et du projet de Réforme de la réglementation. Une ligne (1-866-879-9902) a été installée à TC pour répondre à toutes les questions concernant la *LMMC* de 2001 et la Réforme de la réglementation. Les appels qui nécessitent l'expertise du MPO sont dirigés vers le représentant compétent du ministère qui répondra aux questions.

L'Administrateur suit avec beaucoup d'intérêt les discussions en cours et les conclusions du Comité permanent chargé de l'environnement. Il s'intéresse aux questions regardant les installations appropriées de réception d'hydrocarbures résiduels et autres déchets provenant des navires, installées dans les raffineries et les ports canadiens. Il suit de près les progrès du CCMC, en raison du problème chronique des rejets non identifiés d'hydrocarbures, particulièrement dans l'est du Canada. La mise en place d'installations appropriées d'évacuation des déchets, peut améliorer la situation actuelle.

La nature de ce problème global a récemment incité le Comité de protection de l'environnement marin (MEPC), de l'Organisation maritime internationale (OMI), à réviser les directives, afin d'encourager une meilleure et plus efficace utilisation des installations de réception des déchets dans les ports. Les directives de l'OMI sont destinées à aider à obtenir l'élimination des déversements intentionnels en milieu marin, d'hydrocarbures et d'autres substances nocives provenant des navires, ainsi que la pollution qui en découle.

Un rapport récent du MEPC indique : « les États du Port qui manqueraient à leurs obligations de mettre en place des installations de réception appropriées rendront plus difficile à faire respecter l'interdiction des déversements illégaux des navires en mer. »

À la réunion du CCMC d'avril/mai, la SMTC (TCMS) a présenté au Comité directeur chargé de l'environnement, un document concernant un projet de discussion au sujet du « bien-fondé d'installations de réceptions de déchets dans les ports à l'usage de déchets et de résidus de cargaisons. » Le document exposait toute l'attention à apporter à des études futures au sujet de cette question et réclamait d'autres suggestions de la part des participants au CCMC. Le Comité a débattu du problème des installations de réception et a accepté qu'une spécification des travaux, en vue d'études éventuelles futures, soit préparée pour examen par le Comité. Il a été noté qu'un atelier précédent avait trouvé que l'évacuation des déchets était traitée convenablement aux raffineries et terminaux pétroliers canadiens. Toutefois, non résolue, est la question du bien-fondé des installations d'évacuation des déchets, dans les ports canadiens en général.

À la réunion du CCMC en novembre, un exposé a été fait au sujet d'une nouvelle base de données sur le site web conçue pour les installations de réception des déchets au Canada. La base de données renferme des renseignements à jour concernant les installations qui traitent tous les déchets tels que répertoriés dans MARPOL – c'est-à-dire ordures, hydrocarbures, produits chimiques, résidus d'hydrocarbures de la salle des machines et tous les autres déchets marins provenant de navires. La base de données permet aux ports d'entrer et de mettre à jour leurs propres renseignements. Le Comité a exprimé son soutien à l'action en faveur de la base de données en ligne, prévue d'être pleinement opérationnelle en décembre 2002, pour les ports commençant à entrer des données.

C'est avec beaucoup d'intérêt que l'Administrateur a pris connaissance de l'importante information fournie par le Comité permanent, concernant le problème chronique de la faune et de la flore mazoutées, causées par des déversements illégaux en mer, de résidus d'hydrocarbures des salles des machines des navires. D'autres sujets d'intérêt portaient sur l'utilisation des images satellite provenant de Radarsat (Satellite à radar à synthèse d'ouverture orientable), permettant de compléter le programme national de surveillance aérienne et sur les recommandations de la Fédération des transports maritimes du Canada, au sujet des déversements illégaux.

À la réunion de novembre, le Groupe de travail, chargé du problème de la pollution par les hydrocarbures au large de la côte est du Canada, a examiné le rapport récemment terminé concernant la Phase III du Projet des mesures de sauvegarde relatives à la faune et à la flore mazoutées (POW). Ce projet (POW) avait été entrepris par la Région de Terre-Neuve du MPO/de la GCC, en vue de traiter le problème chronique des oiseaux mazoutés au large de la côte sud de la province et de la péninsule d'Avalon. Comme cela a été consigné dans le procès-verbal de la réunion du CCMC de novembre, le Groupe de travail a recommandé ce qui suit :

- *Qu'Environnement Canada, que Transports Canada, Pêches et Océans et la Garde côtière du Canada coopèrent régionalement et nationalement pour faire appliquer les lois et règlements du Canada s'attaquant à la pollution illégale par les hydrocarbures provenant des navires, en concluant et en faisant appliquer des accords opérationnels appropriés, aussi vite que possible.*
- *Qu'Environnement Canada et que Transports Canada déterminent le bien-fondé des installations de réception au Canada dans le cadre de leurs mandats respectifs.*
- *Que la participation financière soit augmentée en vue d'une surveillance aérienne exclusive et d'une application des lois et règlements par les ministères respectifs du gouvernement et que ces accords soient encouragés parmi les ministères du gouvernement de façon à maximiser l'efficacité des ressources. Les limites potentielles de la technologie de télédétection devraient être examinées à cet égard.*
- *Que les activités de sensibilisation publique se poursuivent dans le cadre d'un partenariat avec l'industrie des transports maritimes et d'autres intervenants compétents.*
- *Que soient examinées, avec l'industrie des transports maritimes et autres intervenants compétents, des mesures d'incitation visant à encourager des méthodes judicieuses et des moyens de dissuasion pour lutter contre les déversements d'hydrocarbures illégaux.*
- *Que des ministères responsables du gouvernement, ainsi que l'industrie des transports maritimes et des partenaires non-gouvernementaux, puissent travailler ensemble dans le but de mettre en œuvre les recommandations applicables de la Phase III du rapport du projet POW.*

Le Comité permanent chargé de l'environnement a approuvé les recommandations ci-dessus, faites par le Groupe de travail chargé de la pollution par les hydrocarbures, au large de la côte est.

Au cours des débats concernant l'initiative en matière de navire écologique de Transports Canada, l'Administrateur a fait état de l'exposé sur la « Culture en matière de sécurité » présenté à la Conférence internationale de 2001 consacrée aux déversements d'hydrocarbures, tenue à Tampa en Floride. Cet exposé donne une perspective incomparable et concrète au sujet de la prévention des déversements d'hydrocarbures et de l'intervention la meilleure. Il fait allusion aux substantiels bénéfices financiers que peuvent réaliser les propriétaires de navires, en adoptant le concept de la « Culture en matière de sécurité » semblable à l'initiative proposée en matière de navires écologiques. L'Administrateur a informé les participants que des exemplaires de cet exposé qui avait été présenté à la conférence de Tampa, étaient disponibles par l'entremise de son bureau. À la suite de quoi, un certain nombre de personnes a réclamé ce document sur la « Culture en matière de sécurité » et l'Administrateur leur a fait parvenir des exemplaires par la poste.

5.3 Conseil consultatif maritime canadien (arctique)

Les 13 et 14 novembre 2002, l'Administrateur a assisté aux réunions du Conseil consultatif maritime du Nord canadien (CCMC-Nord) tenues à Calgary. Les participants représentaient le gouvernement fédéral et les gouvernements territoriaux et une grande diversité d'exploitants appartenant à l'industrie des transports maritimes du Grand Nord. Les débats étaient coprésidés par des représentants de Pêches et Océans, de la Région du centre et de l'Arctique de la GCC et de la Région des prairies et du Nord de Transports Canada.

L'Administrateur a fait un exposé à l'intention des participants, sur l'origine et l'évolution de la Caisse d'indemnisation. Il a expliqué qu'après l'échouement du navire-citerne *Arrow*, dans la Baie de Chedabucto en 1970, des amendements majeurs avaient été apportés, en 1971, à la *Loi sur la marine marchande du Canada (LMMC)*. La nouvelle législation sur les déversements d'hydrocarbures a été incorporée dans la *LMMC* Partie XX et est devenue un élément du droit canadien, le 30 juin 1971. Ce fut un des premiers régimes nationaux complets, dans le monde occidental, prenant en considération la responsabilité dans les cas de déversements d'hydrocarbures. La loi canadienne est antérieure de plus de quatre ans, à l'entrée en vigueur de la Convention de 1969 sur la responsabilité civile et de plus de sept ans à celle de la Convention de 1971 portant création du Fonds.

Les principaux éléments de la Partie XX étaient :

- d'établir la responsabilité des propriétaires de navire tenus d'avoir à assumer les frais et dommages dus à un déversement d'hydrocarbures;
- d'accorder au propriétaire de navire, dans certaines circonstances, le droit de limiter sa responsabilité à un montant lié à la jauge de son navire;
- de créer un nouveau fonds, la Caisse des réclamations de la pollution maritime, disponible en cas de demandes d'indemnisation dépassant le plafond de responsabilité du propriétaire de navire et,
- de conférer au Ministre des Transports le pouvoir de faire enlever ou de faire vendre tout navire ou toute cargaison déversant ou risquant de déverser des hydrocarbures.

La Caisse d'indemnisation est entrée en vigueur le 24 avril 1989, à la suite d'amendements apportés à la *LMMC* et a succédé à la Caisse des réclamations de la pollution maritime. Le régime réglementaire actuel relatif aux demandes d'indemnisation est la *Loi sur la responsabilité en matière maritime (MLA)* L.C. 2001, chapitre 6. La *MLA* est entrée en vigueur le 8 août 2001. La Partie 6 de la nouvelle Loi reprend le régime qui figurait auparavant dans la Partie XVI de la *LMMC*.

L'Administrateur a examiné le rôle joué par la Caisse d'indemnisation à l'égard des déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires exploités dans les eaux canadiennes, y compris dans le haut Arctique et les voies navigables intérieures des Territoires du nord. Cet examen comprenait un aperçu relatif aux plafonds de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada. Il a également expliqué ce qu'était l'organisme et comment fonctionnait la Caisse d'indemnisation et quels étaient ses liens avec les Fonds internationaux. Une des caractéristiques uniques de la Caisse d'indemnisation est le fait qu'elle peut être utilisée pour payer les demandes d'indemnisation nées des déversements d'hydrocarbures persistants et non-persistants provenant de toutes les catégories de navires ainsi que de rejets non identifiés. En réponse aux questions posées par des participants, des éclaircissements ont été fournis sur certains sujets tels que la couverture des plates-formes de production au large et sur le fait que la Caisse d'indemnisation ne peut pas être utilisée pour financer des démarches telles que la cartographie hydrographique dans le Nord.

La GCC a fourni une mise à jour de la Stratégie d'intervention en Arctique. La stratégie a été exposée en 1999 lors d'un processus de consultations approfondies avec d'autres ministères fédéraux, gouvernements territoriaux et des industries commerciales du transport maritime. Elle est conçue de manière à ce qu'une possibilité d'intervention efficace soit en place en vue de prendre en charge des événements de pollution maritime dans l'Arctique canadien. Selon le système actuel il n'existe aucun organisme d'intervention (RO) homologué pour des eaux situées au nord du 60° degré de latitude nord; par conséquent, dans l'Arctique canadien, les propriétaires de navire n'ont pas besoin d'avoir passé un contrat avec un organisme d'intervention homologué pour effectuer le nettoyage de déversements d'hydrocarbures. La GCC a la responsabilité intégrale de la préparation et de l'intervention dans toutes les eaux arctiques canadiennes.

Sur le plan des possibilités de préparation et d'intervention la GCC a dressé ce bilan :

- Le personnel de la GCC des Régions du centre et de l'Arctique est en train de mettre en place maintenant un plan d'urgence destiné à lutter contre les déversements d'hydrocarbures en mer, dans l'Arctique en vue de préciser les rôles et les responsabilités spécifiques de chaque organisme auquel on peut faire appel. Les cinq chapitres consacrés à ce domaine du plan d'urgence ont été achevés et le chapitre national est à l'étude à l'Administration centrale de la GCC.
- Au cours du nouvel exercice financier, la GCC entreprendra une étude approfondie de sa stratégie d'intervention en Arctique. Le but de cette étude est d'obtenir un retour d'informations pratiques concernant la mise en application actuelle de la stratégie. Ensuite l'étude évaluera les procédures administratives, la formation du personnel, les exercices de simulation et sélectionnera les réserves de base du matériel et autres ressources exigées dans des zones géographiques différentes. Il est prévu que l'étude contribuera à rendre plus efficace la stratégie d'intervention dans le Grand Nord.
- En 2002, des exercices reposant sur les communautés ont été réalisés à Iqaluit et Inuvik. La saison prochaine, un exercice est programmé dans la communauté de Hay River. Alors qu'ils faisaient route vers l'Arctique les brise-glaces de la GCC ont également organisé des cours de formation sur l'évolution des technologies et ont fait usage du matériel embarqué pour enseigner des mesures défensives de lutte contre la pollution par les hydrocarbures.
- La GCC a acheté huit conteneurs supplémentaires de type ISO (Organisation des normes internationales) (c'est-à-dire des 20' x 8' x 8'6") pour entreposer des barrages flottants de retenue et des matériaux absorbants. La répartition de ces conteneurs dans l'Arctique de l'ouest a été différée en attendant les moyens financiers permettant l'acquisition de barrages flottants et de matériel.
- Des cours élémentaires en matière d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures ont été donnés dans les communautés de l'Arctique durant l'année et des cours supplémentaires sont programmés en 2003.
- La GCC continue à évaluer les installations existantes de manutention des hydrocarbures dans le Grand Nord.

Dans l'éventualité d'un déversement catastrophique d'hydrocarbures, la direction chargée du parc marin de stockage dans le port de Churchill (Manitoba) qui est situé juste au sud du soixantième parallèle de latitude nord, est censée faire appel à l'organisme d'intervention (SIMEC) situé au Québec. En raison des distances considérables que cela implique, des inquiétudes se sont manifestées sur le fait que la SIMEC à Québec pourrait voir contestée sa capacité à livrer en temps voulu, le matériel approprié. En conséquence, il importe de trouver un arrangement avec la GCC, même si Churchill se situe au sud du 60° degré de latitude nord. Les participants avaient été informés que 30 millions de litres de diesel étaient manutentionnés annuellement au parc de stockage. Le représentant de la GCC a été invité à poursuivre l'étude de la question. L'assurance a été donnée que tout l'équipement de la GCC affecté au nettoyage de la pollution entreposé dans une zone d'intérêt général, serait disponible, au cas où un événement viendrait à se produire au parc de stockage de Churchill.

Il a été noté que les installations commerciales de manutention des hydrocarbures à Nanisivik et aux sites miniers de Polaris, avaient été fermées. M. Robert Gunn (Sous-ministre adjoint) des Travaux publics et des services du Gouvernement (Nunavut) a informé les participants à la réunion que son Ministre était en train de négocier l'acquisition du parc de stockage et des autres installations situés à Nanisivik.

5.4 Conseil consultatif régional des Grands Lacs regardant l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures

L'Administrateur a assisté à la réunion du Conseil consultatif régional (RAC/CCR) ayant eu lieu le 16 septembre 2002 à Burlington (Ontario).

Les CCR (RACs) consacrés à l'intervention en cas de déversements d'hydrocarbures sont formés conformément aux dispositions de la *Loi sur la marine marchande du Canada*, en vue de conseiller le Ministre des Pêches et Océans et de lui faire des recommandations. Actuellement il existe un CCR (RAC) dans chacune des six Régions du MPO/de la GCC. Ces conseils sont nommés par le Commissaire de la Garde côtière canadienne et lui adressent leurs rapports. Chacun est composé d'un maximum de sept membres. Des Assemblées générales ont lieu tous les six mois et sont complétées suivant les besoins par des téléconférences. Chaque année a lieu également au moins une réunion publique officielle annoncée. Le rôle principal du CCR (RAC) est de donner des conseils au sujet des questions régionales spécifiques qui ont une incidence sur la prévention de la pollution et sur les niveaux de préparation et d'intervention contre les déversements d'hydrocarbures. Le Conseil régional représente les communautés et les intérêts locaux touchés éventuellement par un déversement d'hydrocarbures dans une zone géographique.

Au cours de la réunion à Burlington, des débats sur les sujets qui suivent ont eu lieu :

- Programme de formation et d'entraînement
- Plan de gestion du lac St. Clair/de la rivière St. Clair
- Accord Canada-Ontario concernant l'écosystème du bassin des Grands Lacs
- Événement du 10 avril 2002 dans la rivière Rouge
- Rejets non identifiés d'hydrocarbures dans la région d'Amherstburg

Dans ses commentaires, l'Administrateur a jugé qu'il était très important, par exemple, pour des participants d'être tenu au courant des capacités considérables d'écoulements d'origine tellurique, dans la rivière Detroit et la rivière Rouge, avec leurs graves conséquences. Quelquefois l'Administrateur se doit d'enquêter sur la façon dont fonctionne le système d'égouts des villes. Les possibilités demeurent que des déversements d'hydrocarbures aient des origines autres que des navires et qu'ils puissent provenir de déversoirs d'eaux pluviales et de déversoirs communs d'égouts.

L'Administrateur a mentionné qu'à son avis, des conseils préventifs pourraient comprendre une meilleure éducation, des mises en garde et l'application des peines pour infractions en cas de déversements illégaux d'hydrocarbures à travers les réseaux d'égouts.

Nota :

1. Pour un exemple concret d'un tel déversement d'origine autre qu'un navire, voir dans ce rapport le cas de Fighting Island au paragraphes 3.2, 3.47, 3.67 et 4.2.2 ci-inclus.
2. Pour des renseignements supplémentaires, au sujet de déversements d'hydrocarbures provenant des égouts d'eaux pluviales et de déversoirs communs d'égouts, prière de vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphes 4.2.1 et 4.2.2.

5.5 Exercice d'assistance CANUSLAK – Grands Lacs

L'Administrateur a participé à l'exercice d'assistance CANUSLAK 2002, ayant eu lieu à Sarnia les 3 et 4 décembre 2002. C'était le dernier d'une série d'activités menées conjointement par le Canada et les États-Unis pour tester le Plan conjoint d'urgence Canada-États-Unis de lutte contre la pollution marine et l'Annexe des Grands Lacs (CANUSLAK).

L'exercice d'assistance CANUSLAK 2002 représentait la deuxième phase d'un exercice antérieur de gestion d'un scénario qui avait débuté le 9 avril 2002. (Toutefois, l'exercice d'avril avait dû être remis car un déversement réel d'hydrocarbures s'était produit dans la rivière Rouge du côté américain de la rivière Détroit, alors que l'exercice se déroulait. De ce fait, les Gardes côtières des États-Unis et du Canada ont passé les trois semaines suivantes sur les lieux pour intervenir contre « les rejets non identifiés de la rivière Rouge. »)

La zone géographique pour l'exercice du scénario d'assistance CANUSLAK 2002, était limitée à la rivière St. Clair, au lac St. Clair, à la rivière Détroit et aux rives canadiennes et américaines bordant ces lacs et rivières. L'événement simulé consistait en un abordage entre un navire-citerne transporteur de produits chimiques et un navire de charge, dans un chenal à fort trafic de la rivière St. Clair. Par la suite les deux navires se sont échoués près de l'extrémité nord de Stag Island. Le navire-citerne ayant subi des avaries structurales, a déversé 2 500 tonnes de fuel-oil dans la rivière. Il avait été demandé aux participants de porter leur attention sur les questions spécifiques concernant l'évaluation de l'accident du navire et l'assistance ultérieure visant à atténuer la menace de pollution par les hydrocarbures au cours d'un événement simulé.

Pour rehausser la valeur globale de l'exercice d'assistance, l'équipe de gestion comprenait des représentants de la compagnie Desgagnés Tanker Inc – la Partie responsable et le propriétaire du pétrolier objet de la simulation. Le propriétaire du navire avait collaboré auparavant avec l'équipe de conception chargée d'établir le scénario du déversement d'hydrocarbures.

Les participants ont abordé la question de l'assistance, sous différents aspects comprenant :

- Comment la Garde côtière des États-Unis (USCG), l'organisme principal fédéral canadien et la Partie responsable devraient-ils coordonner une opération d'assistance?
- La reconnaissance des exigences en matière d'assistance.
- La Partie responsable serait-elle en mesure de passer un contrat avec une société d'assistance maritime des États-Unis, étant donné que le navire en avaries était échoué dans les eaux canadiennes?
- Quelles sont les ressources d'assistance maritime dans les Grands Lacs et sont-elles disponibles?

Il a été relevé que d'après les directives du Plan conjoint d'urgence maritime, un rapport de post-opération serait rédigé pour évaluer la teneur des remarques et des conclusions par l'exercice d'assistance CANUSLAK.

5.6 SIMEC – Grands Lacs

Après l'exercice en matière de pollution par les hydrocarbures à Sarnia, l'Administrateur a rendu visite aux bureaux de la SIMEC à Corunna. Il a rencontré M. Robert Whitsitt, Gestionnaire de la région des Grands Lacs et M. Mark Brown, Gestionnaire du Centre d'intervention qui a fait un intéressant et édifiant exposé sur les rejets non identifiés d'hydrocarbures dans la rivière Rouge qui avaient eu lieu en avril 2002. La visite aux installations de la SIMEC a donné l'occasion d'en apprendre un peu plus au sujet du système de gestion fonctionnelle globale de l'industrie et de ses cours de formation pratique pour monter une opération d'intervention contre des déversements.

L'Administrateur est désireux de poursuivre une coopération et des relations suivies avec les organismes d'intervention, dans toutes les régions du Canada. Il apprécie pleinement que leurs responsabilités et leurs rôles respectifs, en matière de prévention, de préparation et d'intervention pour lutter contre la pollution due à des déversements d'hydrocarbures, soient des parts essentielles du système national du Canada, pour la protection du milieu marin.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires concernant les organismes d'intervention au Canada, prière de vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 5.4.

5.7 Exercice CANUSLANT de lutte contre la pollution par les hydrocarbures – Région atlantique

L'Administrateur a assisté à l'exercice CANUSLANT 2002 de lutte contre les déversements d'hydrocarbures, ayant lieu à St. Andrews (Nouveau-Brunswick) du 25 au 27 juin 2002. L'exercice CANUSLANT était le dernier d'une série d'exercices biennaux menés conjointement par le Canada et les États-Unis depuis 1974, afin de tester le Plan d'urgence révisé Canada-États-Unis de lutte contre la pollution marine et son complément opérationnel pour l'Atlantique. Le but est d'améliorer la formation, la planification, les possibilités d'intervention transfrontalières, de promouvoir l'éducation et de traiter les questions revenant fréquemment au sujet d'exercices antérieurs.

Le terme « CANUSLANT » est le titre abrégé du Plan conjoint d'urgence Canada-États-Unis de lutte contre la pollution marine dans les eaux frontalières de la côte atlantique. Les pouvoirs dévolus au complément opérationnel de ce plan de l'Atlantique découlent de l'Accord sur la qualité des eaux des Grands Lacs, passé entre le Canada et les États-Unis.

L'exercice de gestion CANUSLANT 2002 a duré à peu près quatre heures. L'événement simulé mettait l'accent sur le fait qu'un déversement catastrophique d'hydrocarbures s'était produit dans la baie de Fundy, entre le Nouveau-Brunswick et le Maine. Un navire-citerne transporteur de produits chimiques, chargé de 20 200 barils de fuel et de gazole, s'était échoué et une cassure s'était produite dans une de ses citernes. Environ 729 barils d'hydrocarbures s'étaient déversés dans la baie de Fundy et le golfe du Maine. L'exercice prévoyait un groupe commun de représentants d'organismes canadiens et des États-Unis pour marcher publiquement pendant les premières heures d'une intervention de lutte contre un déversement d'hydrocarbures dans la zone transfrontalière.

La personne de la GCC assumant le commandement et la personne de l'USCG assumant la coordination sur le lieu des opérations ont démontré comment ils collaboraient avec la Partie responsable et les intervenants fédéraux, provinciaux, de l'État et locaux pour aborder un scénario simulé. L'exercice a tenu compte des rôles et des responsabilités de l'organisme et a également aidé les participants à comprendre et à gérer les attentes concernant les actions et les possibilités d'intervention. Comme il ressort de ces exercices biennaux, quelques sujets de controverse ont été constatés auxquels l'Équipe conjointe d'intervention Canada-États-Unis pour la Région atlantique devra répondre.

Le plus important à noter est que l'exercice relatif à un scénario était suivi de sessions séparées animées par un modérateur pour débattre de questions non résolues et importantes, sélectionnées auparavant et pour y apporter des réponses. Au cours des sessions séparées, les participants ont abordé quelques unes des questions sélectionnées par l'Équipe conjointe d'intervention, étant donné leur importance et parce qu'elles n'avaient pas été résolues lors d'exercices CANUSLANT antérieurs. Les groupes de délibérations ont fait diverses recommandations visant à améliorer la planification d'urgence transfrontalière conjointe et les possibilités d'intervention. Ces recommandations ont été examinées et se sont vues accordées la priorité, par l'Équipe conjointe d'intervention pour la Région atlantique, pour une réunion à Halifax, ultérieurement.

5.8 Équipe conjointe d'intervention – Halifax

L'Administrateur a assisté à la réunion de l'Équipe conjointe d'intervention Canada-États-Unis (ECI/JRT) tenue à Halifax les 30 et 31 octobre 2002. La réunion était organisée par la Garde côtière canadienne coprésidée par des représentants des Gardes côtières canadienne et des États-Unis. Ceci était une réunion de suivi de la réunion CANUSLANT 2002 tenue à St. Andrews en juin 2002.

Les participants ont examiné le rapport de CANUSLANT 2002 et se sont attaqués à la liste des recommandations nées de l'exercice qui exigeait une action de la part de l'ECI/JRT. Une des questions sélectionnées était la différence existant dans les systèmes actuelles d'indemnisation, entre le Canada et les États-Unis. Le centre d'intérêt se porte sur l'indemnisation des préjudices subis à la pêche, dans l'aquaculture et dans les industries du tourisme. Les recommandations spécifiques étaient que des protocoles d'indemnisation en vue d'accès à des fonds disponibles d'indemnisation, devraient être accompagnés de pièces justificatives dans le Plan conjoint d'urgence.

Il a été décidé que les bureaux juridiques de l'USCG et de la GCC, avec le concours du Fonds des États-Unis et de la Caisse d'indemnisation devraient réaliser cette condition avant CANUSLANT 2004.

L'Administrateur a assuré le conseiller juridique principal, de sa bonne volonté à coopérer.

5.9 Équipe régionale d'urgence environnementale (REET)

L'Administrateur a participé au sein de l'Équipe régionale d'urgence environnementale de l'Atlantique (REET), aux réunions tenues à Summerside, Île-du-Prince-Édouard, les 15 et 16 mai 2002.

Les réunions étaient présidées par M. Roger Percy (Environnement Canada). Environ 80 personnes étaient présentes. Elles représentaient les ministères et les organismes fédéraux et provinciaux, les organismes d'intervention, les autorités portuaires, les associations écologiques, la Garde côtière des États-Unis, l'Organisme de protection environnementale des États-Unis, les commissions canadiennes du pétrole au large des côtes, l'industrie pétrolière et d'autres organismes non-gouvernementaux s'intéressant à l'environnement marin.

L'organisme REET est formé de représentants fédéraux, provinciaux, des Premières nations, municipaux et d'autres organismes, s'il y a lieu. Environnement Canada, en tant qu'autorité fédérale donnant des conseils en matière d'écologie au cours d'un événement de pollution, préside normalement cet organisme REET. Celui-ci a la responsabilité de fournir des renseignements récapitulatifs scientifiques et écologiques, pendant des opérations d'intervention.

Les plans d'urgence REET renferment une structure fondamentale permettant de veiller à ce que tous les partenaires oeuvrent de conserve efficacement. Ces plans sont incorporés aux plans d'urgence d'autres ministères du gouvernement. L'organisme REET donne à la GCC et/ou à la personne assumant le commandement sur le lieu des opérations de lutte contre la pollution, des avis regardant les prévisions météorologiques. Des renseignements sont également donnés concernant l'environnement physique d'exploitation, des prévisions de déplacement et de trajectoire des déversements. Cette aide fournie par l'organisme REET, à la personne devant assumer le commandement sur le lieu des opérations, au cours d'un événement, peut faire une différence capitale lors de l'intervention relative à l'événement. En outre, l'organisme REET peut approuver l'utilisation de dispersants chimiques et d'autres techniques de traitement du littoral.

L'Administrateur a présenté un document relatif au régime canadien d'indemnisation. Son sujet de discussion traitait les éléments principaux de la Caisse canadienne d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires.

Il a également précisé que la Caisse d'indemnisation est destinée à payer les demandes d'indemnisation nées de déversements d'hydrocarbures provenant de toutes les catégories de navires, quelque soit le lieu au Canada ou dans les eaux canadiennes, y compris la zone économique exclusive canadienne. Contrairement au FIPOL de 1992, la Caisse d'indemnisation n'est pas limitée aux navires-citernes de mer ou aux hydrocarbures persistants. La Caisse d'indemnisation est également prévue pour être disponible en vue d'octroyer des indemnités complémentaires (sorte de troisième niveau d'indemnisation) au cas où les fonds disponibles au titre de la CRC de 1992 et de la Convention du FIPOL de 1992, concernant des déversements d'hydrocarbures au Canada, provenant de pétroliers, seraient insuffisants pour faire face à toutes les demandes d'indemnisation établies.

L'Administrateur a informé les participants que toutes les demandes d'indemnisation déposées contre la Caisse d'indemnisation doivent être faites par écrit, accompagnées des documents appropriés, tels des factures et des pièces justificatives. L'Administrateur peut exiger d'un demandeur de fournir des renseignements et des documents supplémentaires. La rapidité avec laquelle les demandes d'indemnisation sont réglées, dépend, dans une large mesure, du temps qu'il faut aux demandeurs pour fournir à l'Administrateur, les renseignements et les documents exigés relatifs aux preuves de préjudice ou de dommage.

Un représentant de l'Association canadienne des producteurs pétroliers a présenté les grandes lignes d'initiatives visant la prévention et l'intervention, en cas de déversements d'hydrocarbures, prises par des exploitants au large des côtes sur des installations de forage et de production dans les eaux de l'Atlantique au Canada. L'exposé expliquait comment les compagnies pétrolières au large de la côte atlantique canadienne s'efforçaient de prévenir les déversements provenant, en premier lieu, des exploitants du pétrole et du gaz et comment ils interviendraient si un déversement venait à se produire. Le présentateur a indiqué que les exploitants au large des côtes ont travaillé en étroite collaboration avec des spécialistes des déversements et avec des administrations afin d'élaborer de nombreux types de stratégies d'intervention en matière de déversements. En plus de leurs propres plans d'urgence, un certain nombre de mécanismes d'intervention contre les déversements sont à la disposition des exploitants de la côte est. Ceci comprend l'organisme d'intervention de la SIMEC à St. Jean de Terre-Neuve et la Société anonyme d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures (OSRL) dont le siège est au Royaume-Uni, qui peuvent fournir une assistance dans les 24 heures.

L'usage de dispersants a généré un échange intéressant de points de vue et différentes personnes ont fait connaître leur perspective regardant cette question. Il a été noté que l'approbation de la réglementation était exigée avant que des dispersants chimiques puissent être utilisés conformément à des techniques recommandées. L'usage d'agents

de traitement des déversements a aussi été abordé par d'autres présentateurs. Des représentants de la firme de consultants SL Ross Environmental Protection Agency (Organisme de protection environnementale SL Ross) ont parlé de l'usage de dispersants. Ces consultants ont parlé des avantages et des inconvénients à appliquer des agents de traitement dans la région atlantique, en se fondant sur l'expérience et de récentes découvertes. Des conférenciers d'Environnement Canada ont aussi parlé, du processus d'approbation de la région atlantique, des études d'EC sur le traitement des déversements et des directives sur l'usage et l'acceptation des dispersants de déversements d'hydrocarbures.

M. Ambrose English, MPO/GCC de la Région de Terre-Neuve, a présenté une étude de cas au sujet du naufrage du bâtiment de pêche *Katsheshuk*. Ce bâtiment était un grand chalutier canadien, pratiquant la pêche à la crevette qui a pris feu et a finalement coulé près du Cap St. François à Terre-Neuve, le 30 mars 2002. Tout l'équipage a été sauvé. Il y avait à bord environ 430 000 litres de gazole. Une certaine quantité d'hydrocarbures s'est écoulée du bâtiment, produisant une vaste nappe luisante d'hydrocarbures dans le secteur.

M. Ray Brown (Directeur des programmes maritimes, MPO/GCC Région de Terre-Neuve) a fourni une mise à jour relative au Projet de prévention du mazoutage de la faune et de la flore (POW), permettant de s'attaquer au problème chronique du mazoutage et de la mort des oiseaux de mer par des déversements d'hydrocarbures d'origines inconnues.

Nota : Pour obtenir des renseignements au sujet du Projet de prévention du mazoutage de la faune et de la flore (POW), veuillez vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.2.4.

5.10 Atelier du Fonds national consacré aux dommages causés à l'environnement

L'Administrateur a participé activement à l'atelier d'Environnement Canada du Fonds national consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF) tenu à Gatineau (Québec) du 11 au 13 décembre 2002. L'objectif principal de l'atelier était de débattre et d'accepter une approche nationale pour l'application du programme EDF, dans des secteurs de l'Administration, de l'évaluation des dommages causés à l'environnement et de la restauration de l'environnement.

Les directives du Conseil du Trésor pour administrer le programme EDF prévoient une structure adaptée pour Environnement Canada en vue de gérer les fonds déposés dans un compte spécial.

Le Conseil du Trésor a également autorisé la mise en place d'une structure financière pour veiller au respect de la transparence et de la responsabilité financières. Toutefois, il n'a pas imposé de directives spécifiques quant à savoir comment devrait être instauré le processus administratif et de restauration.

Les fonds pourraient être reçus sous forme de décisions judiciaires, de dommages-intérêts accordés par un juge, de règlements extrajudiciaires, de paiements volontaires et autres allocations versées par différents fonds internationaux de responsabilité. Lorsqu'une infraction à l'environnement est poursuivie en justice ou qu'un règlement extrajudiciaire est négocié, la Couronne et les avocats de la défense peuvent recommander que la peine ou l'amende comprenne des dommages-intérêts monétaires qui seront utilisés pour restaurer des dommages causés à l'environnement.

Nota : Pour des renseignements supplémentaires au sujet du Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement, veuillez vous reporter au Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.1.1.

Mme. Paula Caldwell St-Onge (Directrice générale de la direction générale des programmes nationaux, Environnement Canada) a promis d'apporter son soutien à l'engagement de la haute direction en faveur de l'initiative EDF. Elle a également félicité le personnel de la Région atlantique pour leurs efforts jusqu'à ce jour et a encouragé les participants à profiter des expériences de la Région atlantique.

M. Asit Hazra (Environnement Canada) a examiné des directives de 1995 du Conseil du Trésor concernant la mise en application du programme EDF. Il a indiqué que c'était le Directeur général régional et le Directeur général de la direction générale du Programme national à qui appartenait la responsabilité des plans pressentis de gestion et des accords de contribution. Le cadre d'approbation est relativement souple.

M. Sinclair Dewis (Environnement Canada, Région atlantique) a fait un exposé au sujet de l'expérience acquise en région dans l'administration du Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF). Son exposé incluait les points qui suivent :

- La solution de la Région atlantique est fondée sur les directives du Conseil du Trésor et sur l'expertise et l'expérience régionales.
- Le programme se construit sur des partenariats REET déjà établis.
- Après un événement, un exercice doit être effectué pour évaluer les dommages causés à l'environnement.
- Des groupes communautaires/à but non lucratif planifient le projet de restauration et s'en chargent.
- Les sommes d'argent du Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF) ne peuvent être employées pour prendre en charge l'intervention, les opérations de nettoyage ou les frais de justice. L'objectif est la restauration de l'environnement et seuls les projets à cet effet peuvent être financés.
- Les propositions de projet sont soumises à un examen administratif et à un examen technique plus complet, effectué par des partenaires de REET/EDF.

M. David Sawyer (Gardner Pinfold Consulting Economists Ltd) a discuté de différents modèles de restauration. Il a expliqué les quatre solutions fondamentales de la planification de la restauration des dommages causés à l'environnement, généralement employées – à savoir :

- La solution NRDA (Évaluation des dommages aux ressources naturelles) à l'endroit de la restauration
- La restauration en tant qu'élément de nettoyage
- La solution adaptée aux circonstances, sur injonction du tribunal
- La solution de conception communautaire

Au cours des sessions séparées, les débats étaient axés sur le moyen de trouver une solution nationale pour administrer le Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF) en vue de la restauration au Canada. Les participants ont décidé que la solution NRDA (États-Unis) n'était pas, dans une large mesure, applicable au Canada car il n'existe pas de règlements pour faire appliquer efficacement cette solution. Les participants ont également considéré que la restauration en tant que partie d'une opération de nettoyage avait des inconvénients car la solution ne peut pas faire face aux répercussions à plus longue échéance. Diverses compétences sont exigées pour les opérations de nettoyage et pour la restauration de l'environnement. Toutefois ils sont d'accord que la solution sur injonction du tribunal est fondée.

Il a été décidé qu'avec l'aide financière du Fonds consacré aux dommages causés à l'environnement (EDF), la solution privilégiée pour la planification de restauration, était le projet fondé sur la communauté. La solution fondée sur la communauté signifie qu'Environnement Canada prend en considération la responsabilité. Cette solution profite des connaissances locales et des contributions au groupe communautaire. Dans ce modèle, il est demandé à la communauté de proposer un plan de restauration. L'EDF soutiendra l'application des plans édités en partenariat avec des organismes gouvernementaux compétents et avec d'autres intervenants. Les inconvénients de cette solution résident dans le fait que ce ne sont pas toutes les communautés qui possèdent l'expertise technique nécessaire pour élaborer des plans judicieux de restauration ou pour préparer des propositions.

La structure administrative actuellement en place dans la région atlantique qui comprend une solution fondée sur la communauté est regardée comme étant d'un usage plus efficace et de meilleur rendement. Le Groupe de discussion a également envisagé que des juges seraient plus enclins à considérer favorablement une solution de projet fondé sur une communauté ce qui pourrait conduire à ce que plus d'argent soit investi dans le Fonds. Le consensus recueilli considère que le plan d'action national de financement de l'administration devrait accorder plus de flexibilité pour faciliter la détermination des priorités régionales et l'application du programme. Par exemple, les responsabilités individuelles pour administrer le Fonds doivent être déterminées au niveau régional.

Entre-temps, la structure de mise en place d'un plan national permettant d'appliquer, une évaluation des dommages causés à l'environnement et un processus de restauration, reste comme étant un ouvrage suivant son cours. Environnement Canada continue activement à développer et à améliorer son plan de mise en application.

Me. Harry Wruck (Consul général principal, Ministère de la Justice) a présenté une étude détaillée et complète de la législation fédérale utilisée dans des affaires touchant l'écologie. Il a remarqué que les pièces existantes donnaient de la flexibilité aux tribunaux pour prononcer des condamnations. Toutefois, l'un des problèmes est que les tribunaux et même le conseiller juridique de la Couronne ne semblent pas toujours connaître le Fonds. En conséquence, le personnel du Ministère de la Justice se doit d'informer d'autres personnes relevant du corps judiciaire, au sujet de l'utilisation éventuelle du Fonds. Étant donné que des fonctionnaires du gouvernement, des accusateurs/procureurs, des juges et des avocats de la défense se familiarisent de plus en plus avec ce Fonds, son utilisation pourrait se généraliser.

De l'avis de l'Administrateur, cette information seule n'est pas suffisante pour rehausser les connaissances juridiques relatives au rôle de l'EDF dans les efforts de restauration de l'environnement. Il a noté que les perspectives en matière d'environnement doivent être exprimées en un langage qui est compris par quelqu'un qui possède un acquis juridique. Si les autorités gouvernementales espèrent persuader des juges d'ordonner des paiements à l'EDF, il est essentiel de disposer de causes bien préparées, accompagnées de preuves convaincantes.

L'Administrateur a également suggéré qu'Environnement Canada puisse bénéficier de l'affectation provisoire d'un avocat du Ministère de la Justice ou de tout autre conseiller spécialisé, pouvant donner des conseils juridiques lors de la préparation de cause concernant l'écologie. Ce conseiller spécialisé pourrait utilement mettre au courant les avocats de la Couronne lorsqu'ils se préparent à présenter une cause devant un tribunal pour obtenir des dommages-intérêts en vue d'une restauration.

5.11 Journée mondiale des océans

L'Administrateur a été invité à participer au Comité de planification nationale de la Journée mondiale des océans. Ces réunions de planification étaient présidées et animées par Pêches et Océans en association avec le Conseil consultatif du Ministère en charge des océans.

La Journée mondiale des océans a été proclamée pour la première fois en 1992 au cours du Sommet planète Terre à Rio de Janeiro. Plus de 150 pays ont signé une pétition pour exprimer une conviction partagée qu'une action devait être entreprise pour arrêter la perte universelle des espèces animales et végétales et des ressources génétiques. Depuis ce temps là, les peuples autour du monde ont célébré la Journée des océans, le 8 juin, en participant à des démonstrations et activités qui encouragent la salubrité des océans et des développements durables.

Dans l'esprit de la Loi sur les océans et sous les auspices de Stratégie océans Canada, les membres du Comité national de planification travaillent de concert pour planifier et soutenir les activités de la Journée mondiale des océans dans tout le pays, en 2003. Le Comité encourage les réunions locales, régionales et nationales qui peuvent être utilisées pour mettre en lumière la manière dont des canadiens peuvent être des gérants efficaces de l'eau. L'objectif est de réveiller les consciences et d'éduquer les canadiens au sujet de l'importance de l'eau au Canada au point de vue social, écologique, économique et culturel.

5.12 Oil Companies International Marine Forum

Le 9 décembre 2002, l'Administrateur a participé à une réunion tenue à Ottawa, en compagnie des représentants de l'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) et des gestionnaires de Transports Canada, du Ministère de la Justice et de la Garde côtière canadienne. M. Jan M. Kopernicki, Président de l'OCIMF et Vice-président de la flotte de la Shell Internationale, Compagnie d'armement et de transports maritimes (Shipping for Shell International Trading and Shipping Company), était à la tête de la délégation de l'OCIMF au Canada. Il avait demandé cette rencontre avec les fonctionnaires canadiens afin de pouvoir discuter du projet de proposition de l'OCIMF visant à réviser la CRC et les Conventions du FIPOL que l'OCIMF a l'intention de soumettre au Troisième groupe de travail intersessions du FIPOL, en février 2003.

De l'avis de l'Administrateur, M. Kopernicki et ses collègues ont présenté des arguments irréfutables et ont fait un exposé persuasif, démontrant le caractère raisonnable de la proposition de l'OCIMF, d'augmenter les plafonds des propriétaires de navires dans la Convention sur la responsabilité civile.

Nota : La proposition de l'OCIMF, à la réunion de février du Groupe de travail, est relatée à l'Appendice C, au paragraphe : Révisions des Conventions sur la responsabilité civile et du FIPOL.

5.13 Garde côtière canadienne – Région du Pacifique

Le 28 janvier 2003, l'Administrateur a rencontré M. Terry Tebb, Directeur régional par intérim de la Garde côtière, dans les bureaux de la GCC, West Hastings Street à Vancouver. Depuis lors, le siège de la Région de la GCC a été déménagé jusqu'à Burrard Street. L'Administrateur a été très heureux de rencontrer le Directeur régional par intérim et a répondu à ses questions personnelles relatives au fonctionnement du régime d'indemnisation de la Caisse d'indemnisation.

L'Administrateur a également rencontré M. Don Rodden, Surintendant de l'intervention écologique et le personnel à la base de la Garde côtière à Seal Island. Ils ont discuté de la soumission des demandes d'indemnisation de la GCC et ont insisté sur les différents aspects d'une soumission d'une demande d'indemnisation. L'Administrateur a souligné qu'une bonne documentation devait comprendre des photos, vidéos, journaux de bord, registres, notes prises sur les lieux et des preuves de paiement, selon le cas, contenir les renseignements essentiels permettant de faciliter l'évaluation d'une demande d'indemnisation. Il a noté les améliorations récentes apportées dans la rapidité à transmettre des renseignements, à la qualité et à l'étendue de la documentation soumise à la Caisse d'indemnisation par le personnel de la GCC dans la Région du Pacifique.

5.14 Cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre

Les 3 et 4 mars 2003, l'Administrateur a participé au Collège de la Garde côtière canadienne au Cap Breton, au cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre. En qualité de membre d'un comité, il a discuté du plan canadien d'intervention en cas de déversement d'hydrocarbures en mer. Cette sorte d'interaction contribue à une prise de conscience accrue relative au régime réglementaire global du Canada, visant l'intervention et l'indemnisation en cas de pollution maritime par des hydrocarbures.

Tous les participants ont présenté des exposés détaillés et clairvoyants. Il y avait des conférenciers donnant d'excellents enseignements, appartenant à la GCC, à Environnement Canada, à la Société d'intervention de l'est du Canada (ECRC), à l'USCG et à la Société pour vaincre la pollution (représentée par un environnementaliste éminent du Québec). Notamment, M. Keith Rusby, un capitaine d'assistance canadien hautement expérimenté a présenté le point de vue des assistants en mer. Les exposés et des cas d'antécédents regardant des sinistres internationaux de pétroliers ont constitué des expériences inestimables en matière de formation. Des participants venant des États-Unis et du Royaume-Uni, y compris de l'ITOPF et un représentant légal du Ministère des Pêches et Océans donnaient au cours de formation une dimension internationale sérieuse.

Le cours destiné aux personnes devant assumer le commandement sur le lieu des opérations en mer ou à terre, est conçu pour des officiers de la GCC et des gestionnaires d'exploitation de l'industrie. Il est avant tout axé sur une coordination sur le lieu des opérations et sur le développement des stratégies de nettoyage qui sont essentielles pour intervenir effectivement pour lutter contre des déversements d'hydrocarbures majeurs. Le cours qui est donné chaque année au Collège de la GCC, offre une occasion aux représentants des organismes du gouvernement et de l'industrie maritime, de se rencontrer et de travailler ensemble. L'Administrateur apprécie infiniment d'être invité par la GCC, à participer à ce cours.

5.15 Cours destiné aux enquêteurs de la sécurité maritime de Transports Canada

L'Administrateur a participé au Cours (Niveau II) destiné aux enquêteurs de la sécurité maritime de Transports Canada, donné à Halifax du 3 au 7 mars 2003. Le 5 mars, il a parlé des obligations de preuve en matière de responsabilité civile pour la Caisse d'indemnisation, par comparaison avec les obligations de faire la preuve dans les poursuites, en vertu des règlements sur la pollution quasi-criminelle, pris conformément à la *Loi sur la marine marchande du Canada*.

5.16 Association canadienne de droit maritime

L'Administrateur a assisté aux réunions du Comité exécutif de l'Association canadienne de droit maritime (CMLA)(ACDM) tenues à Montréal le 7 octobre 2002 et à Vancouver le 27 janvier 2003. Il a également assisté le 20 mars 2003, à la réunion du Comité exécutif de l'ACDM (CMLA) qui a lieu chaque année à Ottawa, avec les fonctionnaires du gouvernement.

À la réunion de Vancouver, Me. Sean Harrington, Président du Comité exécutif a exprimé, au nom de l'ACDM (CMLA) ses remerciements à l'Administrateur pour avoir publié le Rapport annuel de la Caisse d'indemnisation. Il a remarqué que les membres avaient trouvé que le rapport était un document de référence très utile. Il les aide à se tenir au courant des développements et des défis du plan d'indemnisation canadien pour la pollution par les hydrocarbures.

En réponse, l'Administrateur a fait valoir qu'il appréciait les généreuses contributions, en temps et en efforts, apportées par les membres, contribuant ainsi au développement continu du droit maritime. Il est particulièrement reconnaissant envers les membres, pour leur participation et pour avoir répondu au questionnaire élaboré récemment par le Comité maritime international au sujet des ports/rades de relâche pour des navires en avaries. Les deux derniers Rapports annuels de la Caisse d'indemnisation contenaient des articles regardant la question des ports/rades de relâche et de leur importance pour des canadiens.

L'Administrateur apprécie ses rapports avec l'Association canadienne de droit maritime et continue de dialoguer avec ses membres.

6. Responsabilités de la Caisse d'indemnisation envers les Fonds internationaux

6.1 CRC de 1969 et FIPOL de 1971

Le 24 mai 1989, le Canada, pour la première fois est devenu un État contractant aux Conventions internationales. Ces deux Conventions étaient : la Convention internationale de 1969 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (CRC de 1969) et la Convention internationale de 1971 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1971 portant création du Fonds).

Voici depuis 1989 quelques uns des sinistres majeurs impliquant le FIPOL de 1971 : *Haven* (Italie 1991), *Aegean Sea* (Espagne 1992), *Braer* (Royaume-Uni 1992), *Sea Prince* (République de Corée 1995), *Sea Empress* (Royaume-Uni 1996), *Nakhodka* (Japon 1997) et *Nissos Amorgos* (Venezuela 1997).

La Caisse d'indemnisation a maintenant un passif exigible par le FIPOL de 1971, pour des événements de rejets d'hydrocarbures ayant eu lieu avant le 29 mai 1999. La Caisse d'indemnisation le paiera, lorsqu'il arrivera à échéance. Après cette date, la Caisse d'indemnisation n'aura plus aucune responsabilité pour tous frais d'administration.

6.2 CRC de 1992 et FIPOL de 1992

Le 29 mai 1999, le Canada a adhéré à la CRC de 1992 et à la Convention du FIPOL de 1992. Ces deux Conventions ne s'appliquent qu'aux rejets d'hydrocarbures persistants provenant de navires-citernes de haute mer.

L'Assemblée du FIPOL de 1992 décide du montant total des contributions à mettre en recouvrement chaque année pour faire face aux dépenses générales de fonctionnement et aux paiements anticipés des indemnités lors de sinistres majeurs. La levée de contributions requise par tonne, est calculée par le Secrétariat du FIPOL. La Caisse d'indemnisation reçoit de la part du FIPOL de 1992, une facture basée sur la contribution calculée, multipliée par le montant total des « hydrocarbures donnant lieu à contribution ».

D'après les règlements de la LRM (Caisse d'indemnisation) l'envoi de rapports, concernant les quantités « d'hydrocarbures donnant lieu à contribution » importés ou transportés au cabotage, est obligatoire pour les personnes en ayant reçus plus de 150 000 tonnes au cours de l'année civile précédente.

La Caisse d'indemnisation doit recevoir les rapports au plus tard le 28 février de l'année qui suit la réception de ces hydrocarbures. Au début du mois de janvier de chaque année, l'Administrateur écrit à chaque contribuable éventuel, lui expliquant le processus d'envoi de rapport et en lui faisant parvenir le formulaire indispensable, à cet effet. Tous les formulaires remplis sont ensuite traités pour aboutir à un centre national de comptabilisation qui à son tour adresse au FIPOL de 1992, un rapport sur les quantités reçues. Actuellement, 10 contribuables nous envoient un rapport. Ils représentent les organismes des industries pétrolières (raffinage et transbordement d'hydrocarbures) et des centrales électriques.

Le sinistre de l'*Erika* (France 1999) a fourni à la Caisse d'indemnisation sa première occasion de se faire une idée sur le fonctionnement du régime du FIPOL de 1992, du fait que les indemnités à verser ont atteint les limites de responsabilité du FIPOL de 1992. À ce jour, les versements effectués par la Caisse d'indemnisation, au FIPOL de 1992, pour le sinistre de l'*Erika* s'élèvent à environ 11,2 millions \$.

Les versements que la Caisse d'indemnisation devra faire au FIPOL de 1992 au titre du sinistre du *Prestige* pourraient s'élever à environ 11 millions \$.

La Caisse d'indemnisation a également l'obligation de payer des contributions courantes au Fonds général du FIPOL de 1992 et pour d'autres sinistres majeurs couverts par le FIPOL de 1992, ayant eu lieu après le 29 mai 1999. Toutefois, le Canada n'a aucune obligation envers le Fonds de 1992 pour des sinistres ou des frais d'administration survenus avant le 29 mai 1999.

Depuis 1989, la Caisse d'indemnisation a versé au FIPOL environ 33 millions \$ comme cela figure dans le tableau ci-dessous. Les contributions et le prélèvements sont fonction des demandes d'indemnisation et de la façon dont elles sont évaluées.

FIPOL de 1971 et 1992

Exercice financier	Contributions de la Caisse d'indemnisation en \$
1989/90	207 207,99\$
1990/91	49 161,28\$
1991/92	1 785 478,65\$
1992/93	714 180,48\$
1993/94	4 927 555,76\$
1994/95	2 903 695,55\$
1995/96	2 527 058,41\$
1996/97	1 111 828,20\$
1997/98	5 141 693,01\$
1998/99	902 488,15\$
1999/00	273 807,10\$
2000/01	6 687 696,71\$
2001/02	2 897 244,45\$
2002/03	3 219 969,17\$
Total :	33 349 064,91\$

7. Résumé de l'état financier

Revenu

Solde créditeur au 31 mars 2002	316 491 470,75 \$
Intérêts crédités (1er avril 2002 – 31 mars 2003)	14 237 877,71 \$
Remboursements des règlements à l'amiable - (paragraphe 87(3) de la LRM)	

<i>Princess No. 1</i>	10 000,00 \$	
Marina de Reed Point	24 261,69 \$	
<i>Ocean Venture</i>	17, 144,66 \$	
<i>Algontario</i>	<u>2 235,16 \$</u>	
	<u>53 641,51 \$</u>	<u>53 641,51 \$</u>

Revenu Total **330 782 989,97 \$**

Frais et Débours

Conformément aux articles 81 et 82 de la LRM,
la Caisse d'indemnisation, selon les directives ou à
la demande de l'Administrateur, a payé par prélèvement
sur la Caisse d'indemnisation, les :

Honoraires de l'Administrateur	99 000,00 \$	
Frais de justice	83 274,62 \$	
Services d'experts	126 906,77 \$	
Services de secrétariat	54 499,20 \$	
Frais de déplacements et de réception	37 083,00 \$	
Frais d'imprimerie	16 676,00 \$	
Frais d'occupation des lieux	68 868,96 \$	
Frais d'ordinateur	9 414,93 \$	
Frais de bureau	<u>15 584,04 \$</u>	
Total des frais et débours		511 307,52 \$

Conformément aux articles 85-87 de la LRM,
l'Administrateur a réglé des demandes canadiennes
d'indemnisation établies s'élevant à : 1 088 443,43 \$

Conformément à l'article 76 de la LRM,
l'Administrateur a ordonné le versement des
sommes suivantes, prélevées sur la Caisse
d'indemnisation, au titre des contributions au
FIPOL de 1992 3 219 969,17 \$

Total des frais et débours de la Caisse d'indemnisation **(4 819 720,12\$)**

Solde créditeur de la Caisse d'indemnisation au 31 mars 2003 **325 963 269,85 \$**

Appendice A : Le Régime d'indemnisation international

Le Canada est un État contractant au régime international actuel, destiné à indemniser les demandeurs pour des dommages dus à la pollution causée par des rejets provenant de pétroliers, comme le prévoient les Conventions adoptées sous les auspices de l'OMI.

La CRC

La CRC de 1969 et celle de 1992 régissent la responsabilité civile des propriétaires de pétroliers, pour des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. Le propriétaire a normalement le droit de limiter sa responsabilité à un montant qui est lié à la jauge de son navire. L'argent servant à indemniser provient des assurances (Club P&I).

Aux termes des dispositions de la CRC, le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit résulte de sa faute personnelle. La jurisprudence offre de raisonnables perspectives en privant de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité dans le cadre de cette disposition.

Aux termes des dispositions de la CRC de 1992, les demandes d'indemnisation pour des dommages dus à la pollution ne peuvent être déposées que contre le propriétaire enregistré du navire-citerne ou de son assureur. Le propriétaire du navire est déchu de son droit de limiter sa responsabilité, seulement s'il est prouvé que le dommage par pollution découle d'un acte ou d'une omission personnelle de sa part, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage ou commis témérement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement. Cette nouvelle disposition rend donc presque impossible de priver de son droit, le propriétaire du navire, de limiter sa responsabilité. La limite de responsabilité du propriétaire du navire est plus élevée dans la CRC de 1992 que dans la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D » montre les limites de responsabilité

Conventions sur le FIPOL

Aux termes des dispositions des Conventions du FIPOL qui mutualisent le risque de pollution, par les hydrocarbures, causée par des navires-citernes, le FIPOL paie une couverture d'indemnisation supplémentaire aux victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures, dans les États contractants au FIPOL qui ne peuvent obtenir une indemnité complète, pour des dommages prévus dans la CRC appropriée. Les Conventions sur les FIPOL de 1971 et de 1992 sont complémentaires à la CRC de 1969 et à la CRC de 1992, respectivement. L'argent provient des contributions perçues rétroactivement auprès des réceptionnaires d'hydrocarbures dans les États contractants. Le Canada fait exception car c'est la Caisse d'indemnisation qui paie au FIPOL toutes les contributions canadiennes.

Les indemnités payables par le FIPOL de 1971, pour tout événement, sont limitées à 60 millions de droits de tirage spéciaux (DTS) (soit environ 120 millions de \$) y compris la somme réellement payée par le propriétaire du navire ou son assureur conformément aux dispositions de la CRC de 1969.

L'illustration 1, Appendice « D », montre les indemnités disponibles provenant du FIPOL de 1992.

États contractants

Au 25 avril 2003, les États contractants aux Protocoles du FIPOL de 1992 figurent sur la liste de l'Appendice « E ».

Changements principaux

Dans la CRC de 1992 et la Convention du FIPOL de 1992, les principes sous-jacents demeurent. Les principaux changements apportés par les Protocoles de 1992 sont indiqués à l'Appendice « D ».

Appendice B: Le FIPOL de 1971 – Conseil d'administration et Sessions de l'Assemblée

7^e session du Conseil d'administration – 29 et 30 avril et 2 et 3 mai 2002

La septième Session du Conseil d'administration, agissant au nom de la neuvième Session extraordinaire de l'Assemblée du FIPOL de 1971, s'est tenue sous la présidence du Capitaine R. Malik (Malaisie). Le Conseil d'administration a traité les sujets qui suivent :

Liquidation du Fonds de 1971

Le Conseil d'administration a rappelé que la Convention du Fonds de 1971 cessera d'être en vigueur à minuit, heure de Londres, le 24 mai 2002. Les États membres restants ont été invités à adhérer à la Convention du Fonds de 1992, le plus rapidement possible. Ces États membres restants ont été avisés qu'ils ne pourront plus être en droit de présenter de demande d'indemnisation auprès du FIPOL de 1971, pour des événements survenant après le 24 mai 2002.

Le Conseil a décidé qu'il continuerait à administrer le FIPOL de 1971, grâce au Secrétariat commun pour le FIPOL de 1971 et pour le FIPOL de 1992, jusqu'à ce que toutes les demandes d'indemnisation en souffrance aient été réglées et payées.

L'assurance pour couvrir la responsabilité du FIPOL de 1971, en cas d'événements, a été prorogée jusqu'au 31 octobre 2002.

Nomination d'un Administrateur adjoint

Le Conseil d'administration a pris acte que l'Administrateur avait nommé M. Joseph Nichols au poste d'Administrateur adjoint/de conseiller technique, à compter de janvier 2002 et avait publié un profil de l'emploi pour ce poste. En outre, l'Administrateur avait nommé M. José Maura, Chef du service des demandes d'indemnisation, à compter également du 1^{er} janvier 2002.

Sessions futures

Le Conseil d'administration avait décidé, à sa sixième session, tenue en octobre 2001, qu'étant donné que la Convention du FIPOL de 1971 cesserait d'être en vigueur le 24 mai 2002, il ne serait pas nécessaire de convoquer l'Assemblée du FIPOL de 1971, après cette date. En conséquence, toute autre activité devra être traitée directement par le Conseil d'administration. Il a été décidé de tenir une session en juillet 2002.

Événement mettant en cause le FIPOL de 1971

Sea Empress (1996)

Le navire-citerne libérien *Sea Empress* (77 356 tjb) qui transportait 130 000 tonnes de pétrole brut, s'est échoué aux abords de Milford Haven, au sud-ouest du Pays de Galles. Par suite de ce sinistre, d'après les estimations, 73 000 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.

Le 14 février 2002, le FIPOL de 1971 et le Skuld Club ont formé un recours en justice contre l'Autorité portuaire de Milford Haven en vue de recouvrer les sommes versées à titre d'indemnités, par le Fonds et par les assureurs. Le Skuld Club a autorisé le FIPOL de 1971, à poursuivre en son nom, l'action en recours.

8^e session du Conseil d'administration – 2 et 3 juillet 2002

La 8^e session du Conseil d'administration était présidée par le Capitaine R. Malik (Malaisie). Le Conseil a examiné les faits nouveaux récents qui suivent :

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Agean Sea (1992)

Le minéralier-vraquier-pétrolier (OBO) grec *Agean Sea* (51 801 tjb) s'est échoué au large de la côte nord-ouest d'Espagne. Le navire transportait environ 80 000 tonnes de pétrole brut. Après un grave incendie à bord, le navire a été déclaré perte totale. D'importantes opérations de nettoyage ont été menées à bien en mer et à terre.

La Délégation espagnole a informé le Conseil : (1) que le Gouvernement espagnol espérait obtenir, bientôt, l'approbation des 90 pour cent nécessaires au règlement global proposé. (2) Qu'à la fin de septembre 2002, une loi permettant que le règlement global puisse être conclu, devrait être déposée devant le Parlement. (3) Le Gouvernement espagnol a l'intention d'indemniser les demandeurs avant la fin de 2002.

Alambra (2000)

Le navire-citerne *Alambra* (75 366 tjb) immatriculé à Malte, était en train de charger une cargaison de fuel-oil lourd dans le Port de Muuga, à Tallinn (Estonie) lorsqu'une certaine quantité de la cargaison estimée à 250 tonnes, s'est écoulée par une fissure, dans une tôle du bordé de fond du navire.

Le navire est demeuré à quai du 17 au 28 septembre 2000, afin de réduire au minimum, la propagation des hydrocarbures durant les opérations de nettoyage. Par la suite, les autorités portuaires estoniennes ont saisi l'*Alambra*, en vue d'enlever les 80 000 tonnes de la cargaison. En mai 2001, le navire a appareillé de l'Estonie pour être envoyé à la ferraille.

Le Conseil a relevé que l'Estonie était partie à la CRC de 1969 et à la Convention de 1971 portant création du Fonds. Le Conseil a aussi noté que les demandes d'indemnisation pour les frais de nettoyage avaient été présentées au propriétaire du navire et au London Club, par l'Autorité portuaire de Tallinn (250 000 £) et par l'État estonien (156 000 £), en plus des autres demandes d'indemnisation. Toutefois, à cette réunion, le point fondamental du débat était la question de la loi nationale en Estonie. Selon un rapport, bien que l'Estonie ait ratifié, en décembre 1992, la CRC de 1969 et la Convention de 1971 portant création du Fonds, elle n'a pas mis en application ces instruments, dans la loi nationale.

À la lumière de la carence évidente de la part des autorités estoniennes, à mettre en œuvre les Conventions, dans la loi nationale, les Délégations qui prenaient part aux débats, y compris la Délégation canadienne, ont considéré qu'elles avaient besoin de plus de renseignements concernant le droit constitutionnel estonien, en vue de déterminer les obligations du Fonds. Ce cas soulève des aspects embarrassants, la nature de l'arrangement précédent regardant toute décision prise par le Fonds, dans ce cas, n'étant pas des moindres. Le Conseil a donc décidé de reporter sa décision, à sa prochaine réunion, en attendant de recevoir de plus amples renseignements, regardant cette question.

Sea Empress (1996)

Le Conseil a pris acte que le 5 juin 2002, l'Autorité portuaire de Milford Haven avait présenté un plaidoyer des moyens de défense, refusant la responsabilité du sinistre et de la pollution par les hydrocarbures qui s'en est suivie.

Le Conseil a rappelé que le Skuld Club avait autorisé le Fonds de 1971 à poursuivre l'action en recours, au nom du Club et après délibération, à prendre toutes les décisions relatives à la conduite de la procédure. Il a aussi été rappelé que le Fonds de 1971 et le Skuld Club avaient conclu un accord quant à la répartition entre eux, de toute somme recouvrée à la suite de l'action en recours.

Le Conseil a relevé qu'en avril 2002, le Fonds de 1971 avait versé au Skuld Club, la somme qui lui était due, au titre de dédommagement du propriétaire du navire, conformément aux dispositions de l'Article 5.1 de la Convention de 1971 portant création du Fonds (1 835 035 £), moins une déduction pour tenir compte de la participation du Club, aux frais communs.

9^e session du Conseil d'administration – du 14 au 18 octobre 2002

La neuvième session du Conseil d'administration était présidée par le Capitaine R. Malik (Malaisie). Le Conseil a traité les points de l'ordre du jour, incluant :

Les états financiers et le rapport du vérificateur

Le Conseil d'administration a relevé que le vérificateur externe avait fourni un avis sans réserve au sujet de la vérification des états financiers pour 2001. Le Conseil a approuvé les comptes du FIPOL de 1971 pour l'exercice financier allant du 1^{er} janvier au 31 décembre 2001.

Liquidation du Fonds de 1971

La question essentielle prise en considération par le Conseil était de savoir sur quelle base le reliquat des avoirs du Fonds de 1971 devrait être réparti (Fonds général et Fonds des grosses demandes d'indemnisation). En ce qui concerne le Fonds général, l'Administrateur a proposé la répartition de tous les surplus, entre les États qui étaient parties au Fonds de 1971, à la fin de la période de transition, à savoir le 15 mai 1998, en se basant sur les quantités d'hydrocarbures reçues en 1997. Bien que la Délégation canadienne et d'autres aient appuyé la proposition faite par l'Administrateur, il a été décidé que l'Administrateur devrait procéder à un examen des différentes options et présenter un rapport au Conseil, à sa session d'octobre 2003.

Sinistres dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Aegean Sea (1992)

La Délégation espagnole a informé le Conseil que le conseil de l'État espagnol avait approuvé le règlement global le 4 octobre 2002 et avait autorisé le Ministre des finances à conclure un accord avec le propriétaire du navire, le UK Club et le Fonds de 1971. Le Ministre des finances était également autorisé à conclure des règlements à l'amiable avec les demandeurs, si en échange, ceux-ci consentaient au retrait de leurs actions en justice. Par la suite, la Délégation espagnole a informé le Conseil que le Parlement espagnol avait pris le décret approuvant l'accord. L'Administrateur a précisé que le paiement serait effectué le 31 octobre 2002.

Nota : Ceci était la demande d'indemnisation en suspens la plus ancienne, traitée par le FIPOL de 1971.

Sea Empress (1996)

Le Conseil d'administration a relevé que l'Administrateur avait examiné, de concert avec des conseillers juridiques, la défense présentée par l'Autorité portuaire de Milford Haven, ainsi que la requête présentée par l'Autorité portuaire, visant à obtenir de plus amples détails regardant la demande d'indemnisation.

Le Conseil a également noté qu'en février 2002, Texaco qui exploite un terminal pétrolier dans Milford Haven, avait engagé des actions en justice contre l'Autorité portuaire et la Société anonyme de pilotage de Milford Haven. Texaco avait fondé sa demande d'indemnisation sur des motifs juridiques semblables à ceux que le FIPOL de 1971 avait invoqué dans son action contre le même défendeur.

Nissos Amorgos (1997)

Ce navire-citerne grec *Nissos Amorgos* (50 563 tjb) transportant 75 000 tonnes de brut vénézuélien, s'est échoué dans le chenal de Maracaibo dans le Golfe du Venezuela. Une quantité de pétrole brut estimée à 3 600 tonnes s'était déversée.

En avril 2000, des représentants du FIPOL de 1971, se sont rendus au Venezuela et ont assisté à des réunions en vue d'étudier les possibilités de retrait de deux actions en justice présentées par la République du Venezuela. Le Conseil a pris acte que le Gouvernement du Venezuela était en train d'examiner la possibilité du retrait d'au moins une de ces actions. Étant donné que depuis lors aucun progrès n'avait été réalisé, le Conseil avait approuvé la décision de l'Administrateur, de maintenir à 40 pour cent, le niveau des sommes à acquitter.

Alambra (2002)

Le Conseil a relevé que l'Administrateur avait poursuivi des discussions avec le London Club, depuis la session de juillet 2002 – grâce à elles, les questions regardant le droit constitutionnel ont été débattues. Ces considérations avaient pour but de réaliser un règlement à l'amiable concernant tout au moins ces demandes d'indemnisation qui, de l'avis de l'Administrateur, relèvent du champ d'application des Conventions. Le Conseil a relevé qu'aucun progrès n'avait été réalisé lors de ces discussions.

Le Conseil a aussi noté qu'en septembre 2002, le London Club (club P&I) avait engagé des poursuites, revendiquant que le propriétaire du navire avait intentionnellement omis de faire les réparations indispensables au navire, le rendant ainsi inapte à prendre la mer. En conséquence, le Club soutient que d'après la police d'assurance, ainsi que d'après la Loi sur la marine marchande estonienne, le Club n'est pas tenu d'avoir à verser d'indemnisation pour des dommages résultant de l'événement. Afin de permettre au FIPOL de 1971 et aux demandeurs d'examiner cette position prise par le London Club, le tribunal a reporté le procès, au 17 décembre 2002. L'audience finale devrait se tenir en janvier 2003.

Le Conseil a noté l'intention de l'Administrateur d'examiner, avec l'aide des experts, selon les nécessités, tout document ou toute autre preuve avant d'exprimer un avis regardant la responsabilité du London Club. En attendant, l'Administrateur devra prendre toutes les mesures exigées dans les procédures judiciaires afin de protéger les intérêts du Fonds de 1971.

La Délégation canadienne a appuyé la proposition de l'Administrateur et réitéré la nécessité d'obtenir plus de renseignements, y compris des renseignements provenant des tribunaux estoniens.

10^e session du Conseil d'administration – 3, 4 et 7 février 2003

La dixième session du Conseil d'administration était présidée par la Capitaine R. Malik (Malaisie). L'ordre du jour comprenait :

Sinistre dont le FIPOL de 1971 a eu à connaître

Alambra (2002)

En ce qui a trait à la question de la responsabilité de l'assureur, le Conseil a relevé que l'Administrateur avait examiné, conjointement avec l'avocat estonien du Fonds, les documents présentés par le London Club. Dans ses conclusions, le Fonds de 1971, avait maintenu que les preuves présentées, regardant l'état de l'*Alambra*, ne prouvaient pas que le propriétaire du navire était coupable d'une faute intentionnelle et que par conséquent, l'assureur n'était pas exempté de sa responsabilité pour des dommages dus à la pollution.

Le Conseil a appuyé les mesures prises par l'Administrateur afin de protéger les intérêts du Fonds. Le verdict du Tribunal est prévu en mai 2003.

Appendice C: Le FIPOL de 1992 – sessions du Comité exécutif et de l'Assemblée

Le Comité exécutif du FIPOL de 1992 a tenu cinq sessions au cours de l'année. Les 16^e, 17^e et 18^e sessions se sont tenues sous la présidence de M. Gaute Sivertsen (Norvège). Les 19^e et 20^e sessions se sont tenues sous la présidence de M. J. Rysanek (Canada).

La 6^e session extraordinaire de l'Assemblée et la 7^e session de l'Assemblée se sont tenues sous la présidence de M. W. Oosterveen (Pays-Bas).

16^e session du Comité exécutif – 29 et 30 avril, 2 et 3 mai 2002

Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître

Nakhodka (1997)

Le navire-citerne russe *Nakhodka* (13 159 tjb) transportant 19 000 tonnes de fuel-oil intermédiaire, s'est cassé en deux au cours d'une violente tempête dans la mer du Japon. Environ 6 200 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées, causant une forte contamination du littoral.

En ce qui concerne le niveau des paiements né de ce sinistre, le montant total disponible en vertu des Conventions de 1971 et 1992 portant création du Fonds, est de 119 millions £. Après avoir pris en compte les demandes d'indemnisation non réglées, le volume total des risques financiers du FIPOL pouvait être estimé à 140 millions £. De l'avis de l'Administrateur, le niveau des paiements devrait être maintenu à 80 pour cent.

Le Comité exécutif a décidé d'autoriser l'Administrateur à augmenter le niveau des paiements, actuellement de 80 pour cent, s'il était convaincu qu'il n'y avait aucun risque pour le FIPOL d'avoir à faire face à une situation de surpaiement.

La Délégation canadienne a appuyé le point de vue de la Délégation japonaise soutenant que le propriétaire du navire était responsable et qu'il n'était pas en droit de limiter sa responsabilité, dans le cadre des dispositions de la CRC de 1969 et que le Fonds, par conséquent, ne devrait pas à avoir à endosser le paiement d'indemnisations et de frais. Une proposition de règlement global a été présentée au Comité. Le Comité l'a approuvée et a autorisé l'Administrateur à conclure un accord de règlement avec les différentes parties mises en cause dans ce sinistre. Prenant en compte tous les éléments, y compris les incertitudes du litige et les coûts qu'un tel litige pourrait impliquer pour prouver la responsabilité du propriétaire du navire, la Délégation canadienne a privilégié le règlement global. La Délégation japonaise a exprimé ses remerciements, pour l'appui apporté par la Délégation canadienne visant la réalisation d'un règlement convenant au Japon.

Erika (1999)

Le 12 décembre 1999, le navire-citerne maltais *Erika* (19 666 tjb) s'est cassé en deux dans le Golfe de Gascogne, France. Le navire-citerne transportait une cargaison de 31 000 tonnes de fuel-oil lourd. Lorsque le navire a coulé, environ 19 800 tonnes d'hydrocarbures se sont déversées.

Un certain nombre de Délégations ont exprimé leur satisfaction au sujet des progrès réalisés dans l'évaluation des demandes d'indemnisation. Le Comité exécutif a relevé qu'afin de trouver un juste milieu entre verser rapidement une indemnisation et la nécessité d'éviter une situation de surpaiement, le niveau des paiements devrait être maintenu à 80 pour cent.

Considérant la recevabilité des demandes d'indemnisation au titre de la baisse des recettes provenant de la taxe de séjour, la Délégation canadienne a fait état des directives du CMI (Comité maritime international) intitulé « Directives sur la conduite à tenir en cas de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures. » La Délégation des observateurs du CMI a précisé que le Guide du CMI qui avait été rédigé en 1994, reflétait les décisions prises par l'Assemblée du Fonds, sur des questions de principe. Cette Délégation a précisé que des demandes d'indemnisation par les communes, au sujet des taxes de séjour ne seraient pas incompatibles avec les dispositions du Guide dans les circonstances particulières et a attiré l'attention sur l'alinéa 7(b)(ii) du guide qui stipule :

« Quoiqu'en pratique, les conséquences de faire appliquer les principes précédents, dépendront toujours des circonstances du cas particulier; le recouvrement ne pourra pas s'étendre normalement aux pertes, par les autorités publiques, de taxes et de revenus similaires. »

Après débats, le Comité exécutif a décidé que dans ce cas, les demandes d'indemnisation à l'étude des communes, au titre de la baisse des recettes provenant des taxes de séjour traditionnelles, étaient recevables dans leur principe. Elles étaient recevables, étant donné la nature spécifique de cette taxe, le lien direct entre le revenu provenant de cette taxe et le nombre de touristes visitant la région et la dépendance des communes en question envers le tourisme de plage. Toutes économies réalisées du fait de la baisse des touristes, devraient aussi être prises en considération.

Al Jaziah I (2000)

Le navire-citerne *Al Jaziah I* (681 tjb) chargé de fuel-oil, a coulé au large d'Abu Dhabi (Émirats arabes unis). D'après les estimations, environ 100 à 200 tonnes d'hydrocarbures se sont écoulées de l'épave et ont pollué les zones côtières. Il a été constaté que l'*Al Jaziah I* n'était couvert par aucune assurance en responsabilité. Le Comité a décidé que si les enquêtes menées par les conseillers juridiques du Fonds de 1992, révélaient que le propriétaire possédait d'importants avoirs, le Fonds de 1992 devrait engager une action en recours. Le Comité a convié l'Administrateur à le tenir informé.

6^e session extraordinaire de l'Assemblée – du 30 avril au 3 mai 2002

Procédures de vérification

Il a été rappelé qu'à sa sixième session l'Assemblée avait décidé de former un Organe de contrôle de la gestion commun, intéressant le FIPOL de 1992 et le FIPOL de 1971.

L'Organe de contrôle est formé pour fournir des conseils à l'Administrateur et aux Assemblées, en matière de rapport financier, de contrôle interne, de gestion des risques, de procédures opérationnelles et de questions relevant de la vérification. L'Assemblée a insisté sur le fait que l'Organe de contrôle ne devrait pas faire double emploi, avec les activités du commissaire aux comptes. Il ne doit pas non plus s'embarquer dans la gestion journalière de l'organisation.

Il a été conseillé aux États membres de soumettre leur proposition de candidats aux élections à l'Organe de contrôle, au moins six semaines avant la prochaine Assemblée (14 octobre 2002).

Financement d'une Conférence diplomatique

L'Administrateur, comme l'Assemblée le lui avait demandé à sa sixième session, en octobre 2001, a soumis un projet de Protocole, au Secrétaire général de l'OMI, lui demandant de convoquer une Conférence diplomatique visant à prendre en considération le projet de Protocole, afin de compléter la Convention du Fonds de 1992. La Conférence diplomatique avait été, à titre provisoire, programmée du 12 au 16 mai 2003.

L'Assemblée a décidé de mettre à la disposition de l'OMI, « les fonds » nécessaires au financement de la Conférence diplomatique, estimé par l'OMI, à 56 500 £. Cette décision avait été prise, à condition que la somme versée à l'OMI soit remboursée, avec des intérêts, au FIPOL de 1992 par le Fonds complémentaire, lorsque le Protocole établissant ce Fonds, entrerait en vigueur.

17^e session du Comité exécutif – 2 et 3 juillet 2002

Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître

Nakhodka (1997)

Il a été noté qu'à sa huitième session, les 2 et 3 juillet 2003, le Conseil d'administration du FIPOL de 1971 avait décidé que le taux de conversion de la somme à verser, née du sinistre du *Nakhodka*, devrait être celui pratiqué, le 19 février 1997, entre le DTS et le yen japonais – date à laquelle le Conseil exécutif du Fonds de 1971 a autorisé l'Administrateur à réaliser un règlement des demandes d'indemnisation.

Les 2 et 3 juillet 2002, la Délégation canadienne avait suggéré au Conseil d'administration du Fonds de 1971, d'adopter le 19 février 1997, comme date de fixation du taux de change. Le raisonnement de la Délégation était que le principe pour le Fonds de 1971, utilisant cette date, était de trouver un équivalent déjà utilisé précédemment par l'Assemblée du Fonds de 1992, en octobre 1997, en parvenant à la date qu'il utilisait pour le taux de change applicable pour la conversion, selon les termes des dispositions de la Convention.

Cette décision prise par le Conseil d'administration du Fonds de 1971, a été rendue nécessaire par le fait que le Fonds de limitation du propriétaire du navire, n'avait pas été constitué, dans le cas du *Nakhodka*. Normalement, aux termes

de la Convention du Fonds de 1971, la conversion du DTS en monnaie nationale devrait se faire suivant le taux applicable à la date où le propriétaire du navire a constitué son fonds de limitation.

Il a été signalé au Comité exécutif qu'au 1^{er} juillet 2002, il n'avait pas encore été possible d'obtenir l'approbation des Ministres japonais concernés par la proposition de règlement et qu'une autre réunion officieuse devait avoir lieu, le 30 juillet 2002, devant le tribunal.

En ce qui concerne la répartition entre les FIPOL de 1971 et de 1992, de toute somme recouvrée par suite du règlement global, le Comité a décidé de reporter sa décision, regardant la répartition de toute somme recouvrée.

L'Administrateur a été chargé de mener une étude plus approfondie concernant les options disponibles et leurs répercussions pour les deux Fonds.

Les deux Fonds, celui de 1971 et celui de 1992 ont versé des indemnités nées de ce sinistre. La responsabilité du Canada d'avoir à payer des contributions ne concerne que le Fonds de 1971.

Sinistre en Suède (2000)

Fin septembre et début octobre 2000, des hydrocarbures persistants sont venus s'échouer sur les côtes de deux îles situées au nord de l'île Gotland en mer Baltique ainsi que sur plusieurs îles de l'archipel de Stockholm. La Garde côtière suédoise, l'Organisme du service de sauvetage suédois et les autorités locales ont entrepris des opérations de nettoyage.

Les enquêtes menées par les autorités suédoises ont indiqué que les hydrocarbures pouvaient avoir été déversés par le navire-citerne maltais *Alambra*. D'après la Garde côtière, des analyses des échantillons d'hydrocarbures prélevés sur des îles souillées, étaient identiques à celles des échantillons prélevés à bord de l'*Alambra*. Le propriétaire du navire et son assureur ont soutenu que les hydrocarbures ne provenaient pas de l'*Alambra*. La Garde côtière suédoise a imposé une amende au propriétaire du navire, lequel a fait appel.

Le Comité exécutif a relevé que les autorités suédoises avaient informé l'Administrateur que si elles ne réussissaient pas à obtenir d'indemnisation de la part du propriétaire du navire, elles envisageraient de présenter une demande d'indemnisation contre le FIPOL de 1992.

Il est à noter que pour pouvoir présenter une demande en recouvrement auprès du Fonds, le demandeur doit prouver que le dommage provenait d'un « navire » soumis aux dispositions de la Convention.

Organe de contrôle de la gestion

Il a été rappelé au Comité qu'en octobre 2002, devait avoir lieu des élections à l'Organe de contrôle de gestion. La désignation des candidats doit être soumise à l'Administrateur d'ici le 2 septembre 2002.

18^e session du Comité exécutif – du 14 au 18 octobre 2002

Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître

Nakhodka (1997)

Le Comité exécutif a décidé que les gains financiers réalisés grâce au règlement global – approuvé par les organes directeurs aux sessions d'avril/mai – devraient être répartis proportionnellement aux responsabilités respectives des deux Fonds. De ce fait le Fonds de 1971 recevra 43,268% de ces gains et le Fonds de 1992, 56,732%. Le Comité a également décidé que tous les frais encourus par les Fonds devraient être repartis entre les deux Fonds, dans les mêmes proportions.

Faisant valoir les enseignements tirés du sinistre du *Nakhodka*, la Délégation japonaise a demandé, une révision du processus de règlement à l'amiable, un meilleur usage des inspecteurs maritimes et d'ajouter un manuel regardant les demandes d'indemnisation, avec des exemples concrets d'évaluation des demandes.

La Délégation canadienne a appuyé expressément la décision de la répartition et a fait bon accueil à la proposition japonaise et a exprimé l'avis que tout ceci devrait être soumis au 3^e Groupe de travail intersessions.

Le Comité a décidé que l'Administrateur devrait adresser un rapport à l'organe directeur à la session d'octobre 2003, concernant les points soulevés par la Délégation japonaise. L'Administrateur a été invité à soumettre un document, au 3^e Groupe de travail intersessions, à la réunion de février 2003, concernant des questions qui pourraient être examinées utilement par le Groupe.

Erika (1999)

Le Comité exécutif a décidé que compte tenu des incertitudes qui subsistaient quant au niveau des demandes d'indemnisation recevables faisant suite au sinistre de l'*Erika*, le niveau des paiements devait être maintenu à 80 pour cent du montant du préjudice effectivement subi par chaque demandeur, tel qu'évalué par les experts engagés par le Fonds de 1992 et la Steamship Mutual. Il a été également décidé que le niveau des paiements serait revu à la 20^e session du Comité, probablement en février 2003.

La disposition contenue dans la CRC de 1992, rend donc presque impossible de priver le propriétaire du navire, de son droit de limiter sa responsabilité. Néanmoins, le Comité a décidé d'autoriser l'Administrateur, de contester officiellement le droit du propriétaire de navire de limiter sa responsabilité, en vertu des dispositions de la CRC de 1969 et d'engager des actions en recours contre différentes parties, en tant que mesure de protection, avant l'expiration de la période de limitation de trois ans.

Al Jaziah (2000)

Dans ce cas, tout laisse prévoir de réelles possibilités d'obtenir un jugement favorable à l'encontre du propriétaire de navire, lors de l'action en recours. Toutefois, une incertitude demeure quant à la réalisation de tout jugement.

La plupart des Délégations ont fait valoir le point de vue de savoir si le fait de poursuivre ou non une action en recours contre le propriétaire du navire, soulevait une importante question de principe. Le Comité a décidé que le FIPOL de 1992 devait poursuivre une action en recours contre le propriétaire du navire, en invoquant une question relative au « principe du pollueur paye. » Le Comité a reconnu que la décision d'engager une action en recours, dans ce cas particulier, constituait une dérogation à la politique du Fonds, en fondant en partie ses décisions sur l'espoir de recouvrer son argent, dans l'éventualité d'un jugement favorable.

Sinistre au Royaume-Uni

Le Comité a noté qu'en septembre 2002, une certaine quantité d'hydrocarbures était venue s'échouer sur le littoral, près de Hythe, dans le Kent. Une analyse des échantillons de la pollution a conduit à conclure que les résidus d'hydrocarbures provenaient pour la plupart d'un déversement de pétrole brut lourd du Moyen-Orient.

Il n'existe aucune raffinerie, aucun oléoduc à proximité de Hythe. Par conséquent, de l'avis de l'Administrateur, les hydrocarbures provenaient très vraisemblablement d'un pétrolier – c'est-à-dire d'un « navire » au sens de la définition du terme figurant dans la CRC de 1992.

La Délégation canadienne a cherché à obtenir des éclaircissements au sujet de l'avis de l'Administrateur et dans ce but, a suggéré d'obtenir un avis juridique au sujet de l'interprétation de la Convention à cet égard.

Le Comité exécutif a approuvé l'interprétation stipulant que la Convention du Fonds de 1992 s'appliquait également aux déversements d'hydrocarbures persistants, même si le navire d'où provenaient ces hydrocarbures, ne pouvait pas être identifié. Elle s'appliquait, à condition qu'il soit démontré à la satisfaction du Fonds, ou dans le cas d'une contestation, à la satisfaction d'un tribunal compétent que les hydrocarbures provenaient d'un navire correspondant à la définition du terme figurant dans la Convention du Fonds de 1992.

7^e session de l'Assemblée – du 15 au 18 octobre 2002

Rapport du 3^e Groupe de travail intersessions

Me. Alfred Popp, c.r. (Canada) Président du Groupe de travail, a présenté le rapport du Groupe de Travail, à sa quatrième réunion, tenue en avril/mai 2002. Le Président a mentionné que le Groupe de travail avait porté son attention sur deux questions : les dommages à l'environnement et la responsabilité des propriétaires de navire.

L'Assemblée a examiné et approuvé la proposition du Groupe de travail visant à réviser le texte du paragraphe du Manuel du FIPOL de 1992, regardant les demandes d'indemnisation, concernant les dommages causés à l'environnement. L'Assemblée a également chargé l'Administrateur de publier une nouvelle version du Manuel regardant les demandes d'indemnisation, incorporant les modifications au paragraphe consacré aux dommages causés à l'environnement.

Nota : le texte révisé du Manuel regardant les demandes d'indemnisation, figure à l'Appendice F.

En ce qui concerne la responsabilité des propriétaires de navires et des questions connexes, le Président du Groupe de travail a mentionné qu'il y avait eu de grandes divergences d'opinions relatives à la question de savoir si des modifications devraient être apportées aux dispositions contenues dans la CRC de 1992, regardant la responsabilité des propriétaires de navire et des questions connexes. *Voir le Rapport annuel 2001-2002 de l'Administrateur de la Caisse d'indemnisation, paragraphe 4.6.3, « Limite de responsabilité du propriétaire de navire. »* Il a également mentionné que le Groupe de travail avait décidé de retenir ce point, pour un plus ample examen.

L'Assemblée a décidé que le Groupe de travail devrait se réunir de nouveau en février 2003, afin de continuer à travailler sur les questions restantes de son mandat.

États financiers, rapport et avis du contrôleur et vérificateur général

Le vérificateur externe a rapporté qu'un examen détaillé avait été effectué à propos de la nouvelle base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et d'un système d'observation de l'évaluation des demandes d'indemnisation au titre du tourisme (TCATS). Il a précisé que les systèmes avaient été élaborés et appliqués d'une manière satisfaisante et utile, que les contrôles étaient pertinents pour faire en sorte que l'intégrité de la base de données puisse être fiable et que l'examen donnait toute assurance concernant la pertinence de la sécurité et des procédures de remplacement. Il a conclu que la base de données relative au traitement des demandes d'indemnisation et le TCATS avaient clairement amélioré l'aptitude du Fonds à gérer des demandes d'indemnisation nées de sinistres.

Le vérificateur externe a fourni un avis sans réserve relatif à la vérification, au sujet des états financiers pour 2001. L'Assemblée a approuvé les comptes.

Élection des membres de l'Organe de contrôle de la gestion

L'Assemblée du FIPOL de 1992 et le Conseil d'administration du FIPOL de 1971 ont tenu une session commune afin d'examiner les propositions de candidats par des États membres. Les personnes dont les noms suivent ont été élues comme membres de l'Organe de contrôle de la gestion pour une période de trois ans.

Professeur Eugenio Conte (Italie)
M. Charles Coppolani (France)
M. Maurice Jaques (Canada)
M. Heiki Muttilainen (Finlande)
Dr. Reinhard Renger (Allemagne)
Professeur Hisashi Tanikawa (Japon)

L'Assemblée du Fonds de 1992 et le Conseil d'administration du Fonds de 1971 a élu M. Charles Coppolani (France) au poste de Président de l'Organe de contrôle de la gestion. M. Nigel MacDonald (Royaume-Uni) a été élu en qualité de membre de l'Organe de contrôle de la gestion, n'ayant aucun lien avec les Organismes (« outsider »).

Le mandat de l'Organe de contrôle de la gestion stipule : « Les membres de l'Organe de contrôle de la gestion devront remplir leurs fonctions de façon indépendante et dans l'intérêt de l'organisme pris dans son ensemble. Les membres élus appartenant à des États membres ne seront pas autorisés à recevoir d'instructions de leurs Gouvernements. »

La Composition finale et le Mandat de l'Organe de contrôle de la gestion du FIPOL figurent à l'Appendice G.

Non-soumission de rapports sur les hydrocarbures

L'Assemblée a renouvelé sa forte inquiétude en ce qui concerne le nombre d'États membres qui avaient négligé de satisfaire à leurs obligations contractuelles, de soumettre des rapports sur les hydrocarbures. L'Assemblée a également souligné qu'il était crucial pour la bonne marche du régime d'indemnisation constitué par la Convention du Fonds que les États soumettent les rapports sur la réception d'hydrocarbures.

La Délégation canadienne et d'autres ont exprimé leur stupéfaction de voir que le FIPOL de 1992 révélait déjà des signes de ce problème, de même ampleur que celui éprouvé dans le cadre du FIPOL de 1971. La Délégation canadienne a manifesté sa volonté de soumettre à nouveau, au Groupe de travail, son document précédent, convenablement mis à jour.

L'Assemblée a chargé l'Administrateur de poursuivre ses efforts en vue d'obtenir les rapports en souffrance sur les hydrocarbures.

Situation concernant la Convention de 1992 portant création du Fonds

L'Assemblée a relevé qu'en octobre 2003, la Convention de 1992 portant création du Fonds comporterait 82 États contractants.

Organisation de réunions

À l'initiative de la Délégation canadienne, l'Assemblée a admis qu'il était possible de gagner du temps aux réunions, en ne présentant pas des documents pour lesquels aucune décision n'était requise.

En ce qui concerne la distribution des renseignements, l'Assemblée a décidé que les documents préparés par des Délégations à l'Assemblée, au Comité exécutif ou au Groupe de travail, devraient être, en général, soumis au Secrétariat, au moins trois semaines avant que ne débute la réunion. Ceci permettrait de faire la distribution des documents, au moins deux semaines avant la réunion. Il a également été décidé que des documents préparés par le Secrétariat devraient être, en général, disponibles au moins deux semaines avant le début d'une réunion, quoiqu'un certain degré de souplesse à cet égard, devrait être maintenu, spécialement en ce qui concerne des documents relatifs à des sinistres.

Élection des membres du Comité exécutif

Conformément à la Résolution n° 5 du Fonds de 1992, l'Assemblée a élu les États dont les noms suivent, en tant que membres du Comité exécutif, pour occuper leur fonction jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.

<u>Eligible conformément à l'alinéa (a)</u>	<u>Eligible conformément à l'alinéa (b)</u>
Canada	Cameroun
Espagne	Grèce
France	Îles Marshall
Italie	Libéria
République de Corée	Mexique
Royaume-Uni	Philippines
	Pologne
	Suède

Partage des frais d'administration communs entre le Fonds de 1992 et le Fonds de 1971

L'Assemblée a approuvé la proposition de l'Administrateur que les frais de fonctionnement du Secrétariat commun pour 2003 devraient être répartis à raison de 80% réglés par le Fonds de 1992 et de 20% par le Fonds de 1971. Cette répartition ne s'appliquerait pas à certains articles pour lesquels il était possible d'effectuer une répartition fondée sur les frais réels encourus par chaque Organisation, comme il est précisé dans des notes explicatives concernant le projet de budget 2003.

Il est à remarquer qu'à sa 9^e session, le Conseil d'administration du Fonds de 1971 avait approuvé cette répartition.

Avoir du fonds de roulement

L'Assemblée a décidé de maintenir à 20 millions £ l'avoir du fonds de roulement du Fonds de 1992.

Budget 2003 et évaluation de la contribution au Fonds général

L'Assemblée a adopté un budget pour 2003 concernant les dépenses administratives du Secrétariat commun, s'élevant à un total de 3 012 857£.

L'Assemblée a décidé de mettre en recouvrement des contributions au Fonds général d'un montant total de 3 millions £, dont la totalité serait exigible au 1^{er} mars 2003.

Nota : Normalement toutes les contributions canadiennes au Fonds général sont prélevées sur la Caisse d'indemnisation. Voir le paragraphe 4.8 de ce rapport.

Quote-part des contribuables au Fonds des grosses demandes d'indemnisation

Afin que le Fonds de 1992 soit en mesure d'effectuer les paiements des demandes d'indemnisation, des honoraires et des dépenses au titre du sinistre de l'*Erika*, l'Assemblée a décidé de majorer de 28 millions £ les contributions de 2002 au Fonds des grosses demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika*. L'Assemblée a également décidé que la totalité de la contribution pour le compte du Fonds des demandes d'indemnisation constitué pour l'*Erika* serait exigible au 1^{er} mars 2003.

Nota : Les contributions canadiennes à ces 28 millions £, dans la limite du montant facturé, devront être prélevées sur la Caisse d'indemnisation.

Quorum aux sessions de l'Assemblée – création d'un « Conseil d'administration »

Fondé sur un compromis proposé par l'Administrateur, l'Assemblée a décidé à l'unanimité d'adopter la Résolution figurant à l'Annexe IV. Cette annexe se trouve à l'Appendice H.

19^e session du Comité exécutif – 18 octobre 2002

Le Comité exécutif a élu M. J. Rysanek (Canada) Président et le Capitaine de corvette K. Amarantidis (Grèce) Vice-président, jusqu'à la fin de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée qui se tiendra au cours de la semaine du 20 octobre 2003.

20^e session du Comité exécutif – 3, 4 et 7 février 2003

Sinistres dont le FIPOL de 1992 a eu à connaître

Kuzbass (1996)

Le Comité a rappelé qu'en juillet 1998, la République fédérale d'Allemagne avait intenté une action en justice contre le propriétaire du navire-citerne russe *Kuzbass* (88 692 tjb), soupçonné d'avoir causé une pollution par les hydrocarbures, en Allemagne en juin 1996 et contre son assureur le West of England P&I Club, réclamant une indemnisation pour les frais des opérations de nettoyage. Il a aussi été rappelé que le propriétaire du navire et son assureur avaient soutenu que les hydrocarbures polluants ne provenaient pas du *Kuzbass*.

Il a été relevé que le 12 décembre 2002, une audience devant le Tribunal de première instance s'était déroulée à Flensburg. Il a été noté que le Tribunal avait rendu un jugement en matière de responsabilité seulement, dans lequel il déclare que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club étaient conjointement et solidairement responsables pour les dommages dus à la pollution sous prétexte que les preuves indirectes démontraient d'une manière accablante que les hydrocarbures provenaient bien du *Kuzbass*. Le Comité a noté qu'il était probable que le propriétaire du *Kuzbass* et le West of England Club allaient faire appel du jugement.

Nakhodka (1997)

La Délégation japonaise a exprimé sa satisfaction à propos du règlement global.

Le Comité a exprimé sa satisfaction que ce sinistre ait été réglé, que les montants évalués de toutes les demandes d'indemnisation aient été payées intégralement et que le Fonds de 1971 et le Fonds de 1992 aient recouvré des parts importantes des sommes versées par eux, à titre d'indemnisation.

Il est prévu que l'Administrateur fasse un rapport aux organes directeurs en octobre 2003 au sujet de certains points soulevés par la Délégation japonaise (à la 18^e session) concernant la nécessité d'améliorer le processus de traitement et d'évaluation des demandes d'indemnisation à la lumière des leçons tirées du sinistre du *Nakhodka*.

Erika (1999)

Le Comité a relevé que le Bureau des demandes d'indemnisation de Lorient fonctionnait très bien. Au 23 janvier 2003, environ 6 647 demandes d'indemnisation d'un montant de 121 millions £ ont été reçues. Globalement 6 188 demandes d'indemnisation d'un montant total de 100 millions £ ont fait l'objet d'une évaluation, pour un total de 54 millions £.

Le Comité a examiné la date à laquelle le délai de prescription commençait à courir à l'égard de différents types de demandes d'indemnisation. Un certain nombre de demandeurs n'avait pas intenté d'action en justice contre le propriétaire du navire, le P&I Club et le Fonds ou avait intenté une action en justice, après le 12 décembre 2002.

Le Comité a noté la distinction faite en considération du point de départ, entre le délai de prescription de trois ans commençant à courir à partir de la date à laquelle les dommages avaient été causés et le délai de prescription de six ans commençant à courir à partir de la date à laquelle le sinistre avait eu lieu, et par conséquent le point de départ pour le délai de prescription de trois ans serait la date à laquelle chaque demandeur d'indemnisation avait subi le préjudice ou le dommage.

Dans le cadre de son intervention à l'appui des considérations de l'Administrateur, la Délégation canadienne a relevé que la législation canadienne, par exemple, reconnaissait en partie la différence entre (1) le jour où le dommage dû à la pollution par les hydrocarbures s'était produit, (2) le jour où les frais avaient été encourus et (3) le jour où le préjudice ou le dommage s'était produit.

Le Comité a décidé que le délai de prescription de trois ans serait considéré avoir commencé au plus tôt, au début de la période où chaque demandeur a subi le préjudice. Le Comité a reconnu qu'il pourrait y avoir des demandes d'indemnisation pour lesquelles le point de départ du délai de prescription pourrait se situer un certain temps après le début de la période du préjudice mais de telles demandes d'indemnisation devraient être examinées en tenant compte des circonstances particulières, pour chaque affaire.

Étant donné les incertitudes restantes, la Délégation canadienne a appuyé la décision prise par le Comité visant à maintenir le niveau des paiements à 80% du montant des dommages subis tels qu'évalués mais a considéré aussi que l'Administrateur serait autorisé à augmenter le niveau des paiements jusqu'à 100% lorsqu'il estimerait que cela serait sans risque en procédant ainsi.

Slops (2000)

Le 15 juin 2000, alors qu'il se trouvait au mouillage dans le port du Pirée (Grèce) un incendie et une explosion se sont produits à bord du *Slops* (10 815 tjb), une installation de réception des déchets mazoutés, immatriculée en Grèce. Le *Slops* avait à bord 5 000 tonnes de déchets mazoutés dont 1 000 à 2 000 tonnes auraient été des hydrocarbures. Une quantité considérable d'hydrocarbures s'est déversée, souillant le littoral sur une vaste étendue.

Le Comité exécutif a rappelé qu'à sa 8^e session, tenue en juillet 2000, le Comité avait décidé qu'étant donné que le *Slops* ne transportait pas d'hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, il ne saurait être considéré comme étant un « navire » aux fins de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds et que par conséquent ces Conventions ne s'appliquaient pas à ce sinistre.

La Convention du 1992 sur la responsabilité civile précise :

« Navire » s'entend de tout bâtiment de mer ou engin marin, quel qu'il soit, construit ou adapté pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, à condition qu'un tel navire capable de transporter des hydrocarbures et autres cargaisons soit considéré comme un navire seulement s'il transporte effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison au cours de tout voyage faisant suite à un tel transport, à moins qu'il ne soit établi qu'il ne reste à bord aucun résidu de l'hydrocarbure transporté.

Le Comité a rappelé que deux entrepreneurs grecs avaient intenté une action en justice devant le Tribunal de première instance du Pirée, contre le Fonds de 1992, réclamant une indemnisation pour les frais de nettoyage et de prévention de la pollution. Le Comité a noté que dans leurs argumentations les entrepreneurs avaient insisté sur le fait que le *Slops* avait été construit exclusivement pour effectuer le transport par mer, des hydrocarbures (c'est-à-dire qu'il avait été construit en tant que navire-citerne, qu'il possédait un certificat national d'immatriculation pour navire-citerne et qu'il était toujours immatriculé auprès du Registre des navires du Pirée, en tant que navire-citerne). Il a aussi été noté que le *Slops* ne possédait aucun certificat d'assurance responsabilité, prévu dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile.

Le Comité a noté également que le 13 décembre 2002, le Tribunal avait prononcé son jugement. Il a aussi été noté qu'en ce qui concerne les actions de justice contre le Fonds de 1992, le Tribunal avait statué que le *Slops* relevait de la définition du terme « navire » donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et dans la Convention de 1992 portant création du Fonds. Le Comité a pris note de l'avis donné par le Tribunal que tout type d'unité flottante construit à l'origine en tant que bâtiment de mer pour le transport d'hydrocarbures et qui est demeuré un navire, quand bien même il ait pu être transformé par la suite en un autre type d'unité flottante, telle une installation flottante de réception et de traitement des déchets mazoutés et quand bien même il ait pu rester en permanence au mouillage ou que sa machine ait été temporairement plombée ou que son hélice ait été enlevée.

Le Comité a également noté que les demandeurs avaient soutenu que tout bâtiment de mer ou engin marin, construit pour le transport des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, relevait de la définition du terme « navire », qu'il soit ou non affecté à un voyage, la clause restrictive contenue dans la définition de « navire » qui prévoit que le navire doit transporter effectivement des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, s'applique seulement aux transporteurs mixtes (pétrolier/vraquier/minéralier [OBO]).

La Délégation grecque a soutenu que la clause restrictive contenue dans la définition de « navire » donnée dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile, ne s'appliquait pas aux bâtiments construits en tant que navires-citernes mais seulement aux transporteurs mixtes (OBO) et qu'une interprétation différente faisant la distinction entre deux catégories de navires, était dénuée de sens.

Notons qu'étant donné qu'à sa 8^e session en juillet 2002 le Comité exécutif avait dit très clairement les raisons pour lesquelles le *Slops* ne relevait pas de la définition du terme « navire » et que comme l'a fait observer le Président, le problème en cause a soulevé une question importante d'interprétation d'une des définitions fondamentales de la Convention de 1992, le Comité a décidé de faire appel de la décision du Tribunal grec du 13 décembre 2002.

La Délégation canadienne, lors de son intervention pour appuyer l'appel, s'est jointe aux autres pour remercier la Délégation grecque pour son analyse du problème et a prié cette Délégation de donner par écrit ses commentaires, dans l'intérêt du 3^e Groupe de travail intersessions. La Délégation grecque était d'accord pour fournir un texte au Secrétariat.

Prestige (2002)

Le 19 novembre 2002, le navire-citerne *Prestige* (42 820 tjb) immatriculé aux Bahamas, s'est cassé en deux et a coulé à 170 milles nautiques à l'ouest du cap Finistère, dans le nord-ouest de la côte d'Espagne. Le navire-citerne transportait environ 77 000 tonnes de fuel-oil lourd. Une quantité inconnue d'hydrocarbures s'est déversée lorsque le navire s'est cassé en deux.

De longues étendues du littoral espagnol ont été souillées par le déversement d'hydrocarbures, depuis l'embouchure de la rivière Miño jusqu'à la frontière française, au total 2 890 kilomètres. Des ressources côtières nationales et internationales ont été rassemblées pour nettoyer la pollution en mer et sur les côtes. Les frais des opérations de nettoyage, y compris les frais de participation aux ressources internationales, ont été pris en charge par l'Espagne.

La Délégation espagnole a déclaré que les autorités avaient prévu que les frais définitifs de nettoyage seraient au minimum de 735 millions £ (1 million d'euros).

Il est à remarquer que l'ITOPF estime que les frais totaux d'intervention pour le nettoyage définitif, en France, s'élèveraient entre 11 et 15 millions £.

Des experts engagés par le Fonds de 1992 prédisent que toutes les interdictions de pêche vont rester en place jusqu'à la fin de 2003 et que les préjudices pourraient s'élever entre 146 et 183 millions £. Si la majorité des interdictions de pêche était levée d'ici la fin mars 2003, les préjudices pourraient atteindre entre 59 et 73 millions £.

Il est à noter que les répercussions éventuelles sur le tourisme en Espagne et en France sont toujours indéterminées.

La Délégation espagnole a annoncé au Comité que l'interdiction de pêche avait été levée en fin de semaine sur une zone très étendue et qu'une grande quantité de poissons de fond avaient été débarqués.

Le Comité a prié l'Administrateur de convoquer une session extraordinaire de l'Assemblée pour la semaine du 6 mai 2003 en vue d'examiner si des contributions devraient être mises en recouvrement, pour paiement durant la seconde moitié de l'année 2003 afin de faciliter les versements d'indemnisation.

En ce qui concerne le niveau éventuel des versements d'indemnités, la Délégation canadienne est intervenue pour savoir si les pays impliqués avaient l'intention de rester en queue de liste lors du paiement des frais de nettoyage, de même que pour leurs demandes d'indemnisation en subrogation. En réponse la Délégation espagnole a fait savoir

que cette question était actuellement à l'étude de la part des autorités espagnoles. En réponse la Délégation française a précisé que les trois États touchés par la pollution se devaient d'indiquer clairement au Comité quelle était leur position à cet égard.

Le représentant du London P&I Club a attiré l'attention du Comité au sujet des conseils donnés par les avocats espagnols du Club indiquant que si le Club devait effectuer des paiements dans le droit fil des usages du passé (où le Club P&I verse d'abord des indemnités et le Fonds commence seulement à payer lorsque le Club a atteint son montant de limitation prévu par la CRC) il était hautement probable que ces versements ne seraient pas pris en compte par les tribunaux espagnols lorsque le propriétaire du navire établirait son fonds de limitation, ayant pour résultat que le Club pourrait avoir à verser deux fois le montant de limitation.

Le représentant du London Club a déclaré qu'il semblait que le Club n'avait pas d'autre choix que de mettre en dépôt le montant du fonds de limitation dans un tribunal compétent en Espagne ou en France. La Délégation canadienne est intervenue pour encourager le Club et les avocats de l'État espagnol à poursuivre les discussions à cet égard.

Un certain nombre de Délégations, y compris la Délégation canadienne, a accepté que le Fonds de 1992 ne puisse pas imposer au London Club d'avoir à verser des indemnités sans que le Club ne reçoive une garantie qu'il ne serait pas obligé d'avoir à payer deux fois le montant de limitation. Ces Délégations étaient d'avis que par conséquent, il faudrait que le Fonds effectue des versements dès le début. Il a été noté que si le Fonds de 1992 devait procéder de la sorte dans les circonstances, il pourrait ne verser qu'un maximum de 135 millions de DTS, moins le montant de limitation du propriétaire du navire, en vertu de la CRC de 1992.

À ce stade, le Comité a considéré qu'il n'était pas possible d'effectuer une évaluation sérieuse relative à l'ampleur du montant total de la demande d'indemnisation établie, née du sinistre du *Prestige*. Au vue de cette incertitude, le Comité a décidé que le pouvoir de l'Administrateur d'effectuer des versements devrait être limité temporairement, aux paiements provisoires conformément aux dispositions de l'article 7.9 du Règlement interne.

Il a été noté que le montant de limitation applicable au *Prestige*, en vertu de la CRC de 1992 était d'environ 18,9 millions de DTS ou 25 millions d'euros (15,9 millions £).

Appliquant les mêmes principes qu'à l'occasion du sinistre du *Nakhodka*, le Comité exécutif a décidé que pour le sinistre du *Prestige*, la conversion des 135 millions de DTS en euros devrait s'effectuer suivant la valeur officielle de cette monnaie par rapport au DTS à la date de l'adoption du compte rendu de la décision prise par le Comité exécutif à sa 20^e session, c'est-à-dire le 7 février 2003.

Troisième Groupe de travail intersessions (cinquième réunion)

La cinquième réunion du troisième Groupe de travail intersessions s'est tenue du 4 au 7 février 2003. Le Groupe de travail a poursuivi un échange de points de vue concernant la nécessité d'examiner le régime d'indemnisation international.

Quelques unes des questions examinées par le Groupe de travail comprenaient :

La révision de la Convention sur la responsabilité civile et de la Convention portant création du Fonds

Le Groupe de travail a décidé de recommander que le Secrétariat prépare une analyse statistique générale relative aux coûts de chaque sinistre couvert par le passé, par les régimes de la CRC et du FIPOL. Le but de l'étude est d'aider à évaluer si l'accord actuel sur le partage des coûts entre les propriétaires de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures est équitable. L'étude peut fournir une représentation de la répartition réelle des paiements entre les propriétaires de navire et les réceptionnaires d'hydrocarbures.

La plupart des Délégations, y compris la Délégation canadienne, ont insisté sur leur détermination à vouloir parvenir à un accroissement de la responsabilité des propriétaires de navire, au titre de la CRC.

L'examen des limites financières actuelles du régime de responsabilité et d'indemnisation signifie que pour l'instant les dispositions de canalisation de la responsabilité prévues dans la CRC, demeurent inchangées. En outre, la disposition figurant dans la CRC de 1992 permettant à la CRC d'obtenir la déchéance du droit du propriétaire de navire, de limiter sa responsabilité, reste la même. Certains étaient en faveur d'un examen visant à voir ce qui pourrait être entrepris au sujet des dispositions futures regardant une action récursoire.

L'Oil Companies International Marine Forum (OCIMF) a proposé d'apporter des changements aux Conventions, y compris : en premier lieu les plafonds de responsabilité pour les propriétaires de tous les navires, devraient être de 90 millions de DTS au titre de la CRC, sans distinction du tonnage du navire. Secondement, tous les navires qui transportent des hydrocarbures en vrac en tant que cargaison, sans distinction de quantité, devraient être obligés de maintenir à jour une assurance ou autre garantie financière conformément à l'Article VII (CRC) afin de couvrir la responsabilité visant les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures.

L'International Association of Independent Tanker Owners a présenté sa position précisant qu'il lui semblait indispensable de protéger la canalisation de la responsabilité envers le propriétaire officiel du navire. Ces dispositions et le droit de limiter sa responsabilité sont considérés par les propriétaires de navire/les assureurs comme étant les principaux traits fondamentaux de la CRC. D'après les points de vue de l'Association, les changements proposés à ces dispositions seraient préjudiciables aux propriétaires de navire et aux victimes des déversements d'hydrocarbures car cela pourrait avoir pour conséquence pour les demandeurs d'avoir recours aux tribunaux pour obtenir des indemnités.

L'International Group of P&I Clubs insinue que le changement substantiel au système de responsabilité et d'indemnisation des Conventions actuelles n'apportera pas d'avantages aux demandeurs. Le Groupe international soutient que vouloir tenter d'amender en substance les Conventions détruira ce qu'il considère comme étant un système d'indemnisation qui fonctionne très bien.

Entre-temps, l'International Group of P&I Clubs a déjà proposé une augmentation volontaire des plafonds de responsabilité de la CRC. Ceci porterait à 20 millions de DTS la limite de responsabilité pour les petits navires. Ceci s'appliquerait dans les États qui opteraient pour la proposition du troisième niveau d'indemnisation. Le Groupe international note : « *cette proposition est faite dans le cadre des Conventions de 1992. Il s'en suit donc que si tout élément essentiel de la Convention de 1992 affectant les responsabilités des propriétaires de navires-citernes venait à être modifié, les propriétaires de navire et leurs Clubs se réserveraient le droit de renoncer au mécanisme.* »

Il a été noté qu'au 1^{er} novembre 2003, les montants plafonds d'indemnisation du régime actuel seront augmentés de 50%. En outre, une Conférence diplomatique de l'OMI est programmée du 12 au 16 mai 2003. Elle est chargée d'examiner l'établissement d'un troisième niveau d'indemnisation « à caractère facultatif. »

Application uniforme des Conventions

Le Groupe de travail a examiné un projet de résolution soumis par l'Administrateur, traitant de l'application de certaines dispositions contenues dans les Conventions de 1992. Il semblerait que par le passé les Conventions n'aient pas été appliquées de manière uniforme. Des difficultés ont surgi dans certains États contractants, du fait de la nature des rapports entre la Convention et le droit national. Ceci inclut la canalisation de la responsabilité, la prescription, l'application des jugements, la compétence d'attribution et de répartition des montants disponibles destinés aux indemnités.

La proposition faite par l'Administrateur concernant une résolution sur l'interprétation uniforme des Conventions a rallié beaucoup de suffrages. Le projet de résolution a été amendé et accepté de manière à être soumis à l'Assemblée du Fonds, en octobre 2003.

La Résolution :

Considère que les tribunaux des États parties à la Convention de 1992 devraient tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971, eu égard à l'interprétation et à l'application de ces Conventions.

Toutefois nous avons conscience que la Convention puisse être d'un intérêt restreint, étant donné la souveraineté des États et l'indépendance des tribunaux nationaux.

Le texte de la Résolution devant être soumise à l'Assemblée pour son adoption figure à l'Appendice I.

En outre, il a été demandé au Secrétariat de mettre en place une base de données contenant des renseignements concernant d'importants jugements rendus par des tribunaux nationaux en faveur des Fonds ou contre eux. La base de données devrait également inclure des renseignements concernant des décisions prises par les Assemblées des Fonds au sujet de certains principes. À cet égard, l'Administrateur a l'intention de présenter une proposition à l'Assemblée, en octobre.

Définition du terme « navire »

Le Royaume-Uni avait présenté une proposition visant à réviser la définition du terme « navire » figurant à l'Article I de la CRC de 1992. Le Royaume-Uni est d'avis qu'il existe une ambiguïté inhérente dans la définition actuelle, concernant les navires-citernes et qu'il existe clairement des occasions pour des interprétations différentes et pour des traitements inégaux des demandeurs. En outre, le Royaume-Uni suggère que lorsque les Conventions seront amendées, il faudrait saisir l'occasion pour amender les Conventions de façon à refléter les décisions de principe concernant les UFS (FSUs) et les UFPSD (FPSOs).

Nota : Voir précédemment par exemple, le débat concernant le *Slops* dans le rapport de la session de février 2003 du Comité exécutif du Fonds de 1992.

Bien qu'il soit reconnu que la définition actuelle puisse toujours poser quelques problèmes, les suffrages recueillis étaient partagés à l'égard des deux options présentées par le Royaume-Uni. De nombreuses Délégations, y compris celle du Canada, ont suggéré qu'une solution soit apportée lorsqu'il sera question de réviser la Convention. Le Groupe de travail a été prié de ne pas oublier la Convention sur les soutes des navires lorsqu'il sera question de trouver des solutions possibles, de façon à être sûr que certains types de bâtiments ne seront pas oubliés.

Majoration des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes du matériel

Le Groupe de travail a examiné une proposition soumise par l'Italie, les Pays-Bas, la Pologne, l'Espagne et le Royaume-Uni, concernant le paiement d'une majoration des demandes d'indemnisation au titre des coûts fixes engagés pour l'utilisation de matériel destiné à lutter contre la pollution par les hydrocarbures et à la prévenir.

Bien que cette proposition, dans son principe, ait recueilli de nombreux suffrages, un consensus a été obtenu, réclamant que des débats se poursuivent au sein du Groupe de travail, à ce sujet. La majorité des Délégations, y compris celle du Canada a indiqué que ce changement de politique ne pouvait se faire en amendement le manuel sur les demandes d'indemnisation mais plutôt en amendement la Constitution.

Nota : Pour les commentaires de l'ITOPF sur le document regardant les coûts fixes du matériel, prière de vous reporter au paragraphe 4.7 à la rubrique Problèmes et remises en question.

Le site web du FIPOL est :

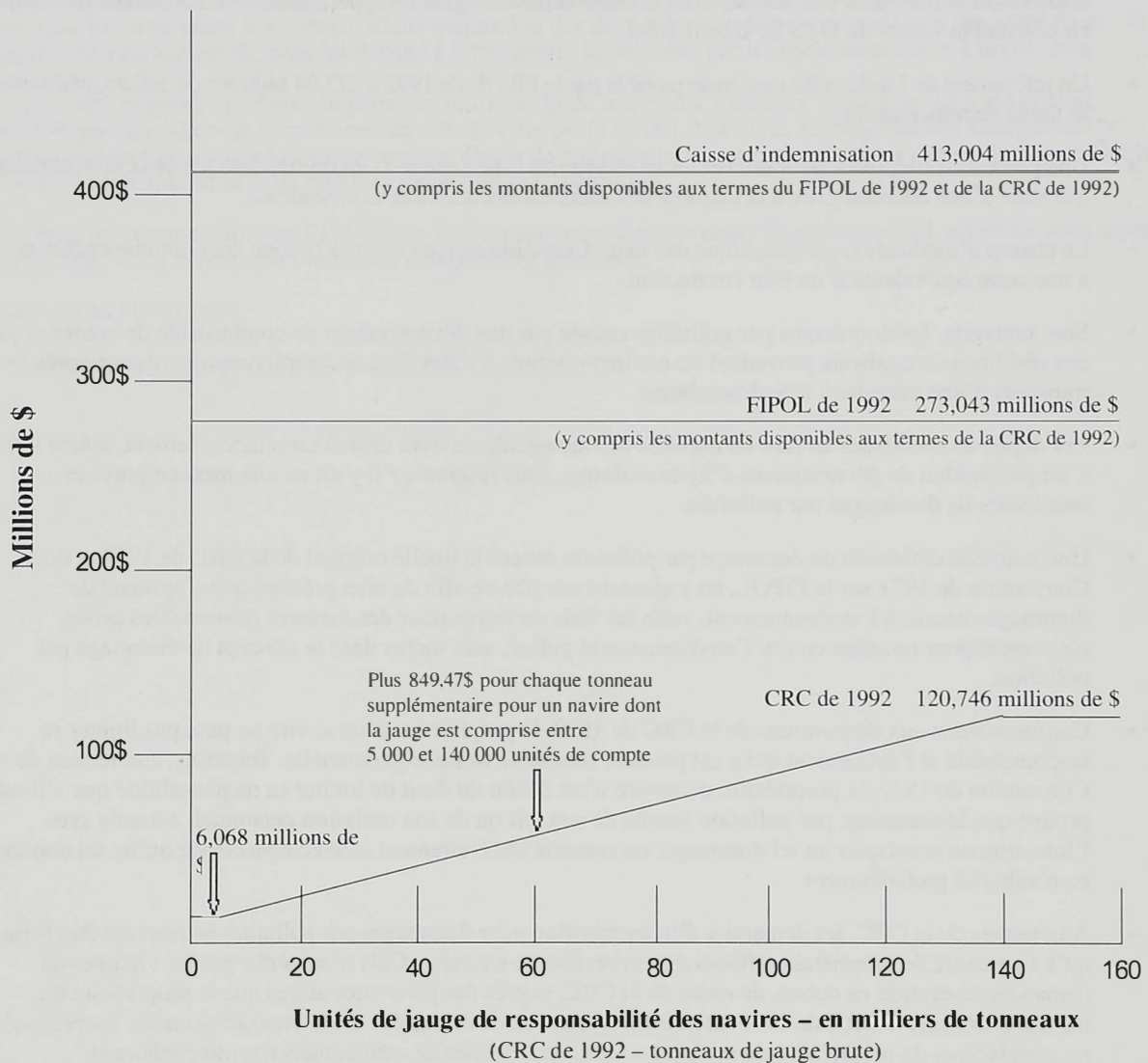
www.iopecfund.org

Appendice D : Changements apportés par les Protocoles de 1992

- Une limite de responsabilité spéciale pour les propriétaires de petits bâtiments et un relèvement substantiel des montants de responsabilité. La limite est de 6.06 millions de dollars pour un navire dont la jauge brute ne dépasse pas 5 000 unités de compte, allant en augmentant selon une progression linéaire jusqu'à 120,75 millions de dollars pour des navires dont la jauge brute est égale ou supérieure à 140 000 unités de compte, en utilisant la valeur du DTS au 1 avril 2003.
- Un relèvement de l'indemnité maximale payable par le FIPOL de 1992 à 273,04 millions de dollars, plafonnée à sa limite de responsabilité.
- Une procédure simplifiée pour relever les montants des limites de responsabilité, dans les deux conventions, à la suite d'une décision prise à la majorité des Etats contractants aux Conventions.
- Le champ d'application géographique des deux Conventions est étendu à la zone économique exclusive ou à une zone équivalente d'un Etat contractant.
- Sont couverts, les dommages par pollution causée par des déversements de combustible de soutes et par des résidus de cargaisons provenant de navires-citernes à l'état léger accomplissant un voyage après le transport d'une cargaison d'hydrocarbures.
- Les dépenses encourues au titre de mesures de sauvegarde ouvrent droit à un remboursement, même s'il ne s'est pas produit de déversements d'hydrocarbures, sous réserve qu'il y ait eu une menace grave et imminente de dommages par pollution.
- Une nouvelle définition de dommage par pollution retient le libellé original de la CRC de 1969 et de la Convention de 1971 sur le FIPOL, en y ajoutant une phrase afin de bien préciser que s'agissant de dommages causés à l'environnement, seuls les frais encourus pour des mesures raisonnables prises réellement pour remettre en état l'environnement pollué, sont inclus dans le concept de dommage par pollution.
- Conformément aux dispositions de la CRC de 1969, le propriétaire d'un navire ne peut pas limiter sa responsabilité si l'événement qui s'est produit, résulte de sa faute personnelle. Toutefois, aux termes de la Convention de 1992, le propriétaire du navire n'est déchu du droit de limiter sa responsabilité que s'il est prouvé que le dommage par pollution résulte de son fait ou de son omission personnel, commis avec l'intention de provoquer un tel dommage, ou commis téméairement et avec conscience qu'un tel dommage en résulterait probablement.
- Aux termes de la CRC, les demandes d'indemnisation pour dommages par pollution ne peuvent être formées qu'à l'encontre du propriétaire officiel du navire-citerne en cause. Cela n'empêche pas les victimes de demander réparation en dehors du cadre de la CRC, auprès des personnes autres que le propriétaire du navire. Toutefois, la CRC de 1969 interdit l'introduction de demandes d'indemnisation contre les préposés ou mandataires du propriétaire du navire. La CRC de 1992 fait de même, mais interdit également l'introduction de demandes d'indemnisation contre le pilote, l'affréteur (y compris un affréteur coque nue), l'exploitant ou l'opérateur du navire, ou bien contre toute personne qui est intervenue dans des opérations d'assistance ou qui a pris des mesures de sauvegarde.

Limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation pour des déversements provenant de pétroliers au Canada

En fonction de la valeur du DTS⁽¹⁾ au 1er avril 2003



⁽¹⁾La valeur du DTS au 1er avril 2003, était d'environ 2,02254\$. Cette valeur réelle est répercutée à l'illustration ci-dessus et à l'Appendice "D." Pour plus de commodité, partout ailleurs dans le rapport, les calculs sont fondés sur le DTS ayant une valeur nominale de 2\$.

Illustration 1

L'illustration 1 montre les limites actuelles de responsabilité et d'indemnisation disponibles aux termes de la CRC de 1992, de la Convention sur le FIPOL de 1992 et la Caisse d'indemnisation pour des déversements d'hydrocarbures provenant de pétroliers au Canada, y compris la mer territoriale et la zone économique exclusive. Grâce à la Caisse d'indemnisation le Canada dispose d'une couverture supplémentaire, sans compter celle disponible aux conditions des Conventions internationales.

Révision

N.B.: Le montant total disponible ci-dessus, aux conditions de la CRC de 1992 et du FIPOL de 1992 (273,043 millions de \$) devrait augmenter d'environ 50% (pour être porté à 409,56 millions de \$) et entrer en vigueur le 1er novembre 2003. En sus de ce montant, la Caisse d'indemnisation dispose d'une somme d'environ 139,96 millions de \$, ce qui permettrait de disposer de 549,52 millions de \$, en cas d'un déversement par un navire-citerne au Canada, après le 1er novembre 2003 - sans faire mention de la proposition de Fonds complémentaire d'indemnisation à caractère facultatif.

Appendice E :

États contractants à la fois au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur la responsabilité civile et au Protocole de 1992 modifiant la Convention sur le FIPOL au 25 avril 2003

**76 États à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création du Fonds est en vigueur
(et qui sont donc des États contractants au Fonds de 1992)**

Algérie	Fédération de Russie	Panama
Allemagne	Fidji	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Angola	Finlande	Pays-Bas
Antigua-et-Barbuda	France	Philippines
Argentine	Géorgie	Pologne
Australie	Grèce	Portugal
Bahamas	Grenade	Qatar
Bahreïn	Îles Marshall	République de Corée
Barbade	Inde	République dominicaine
Belgique	Irlande	Royaume-Uni
Belize	Islande	Saint-Vincent-et-les- Grenadines
Brunéi Darussalam	Italie	Samoa
Cambodge	Jamaïque	Seychelles
Cameroun	Japon	Sierra Leone
Canada	Kenya	Singapour
Chine (Région administrative spéciale de Hong Kong)	Lettonie	Slovénie
Chypre	Libéria	Sri Lanka
Colombie	Lituanie	Suède
Comores	Malte	Tonga
Croatie	Maroc	Trinité-et-Tobago
Danemark	Maurice	Tunisie
Djibouti	Mexique	Turquie
Dominique	Monaco	Uruguay
Émirats arabes unis	Norvège	Vanuatu
Espagne	Nouvelle-Zélande	Venezuela
	Oman	

**9 États qui ont déposé un instrument d'adhésion,
mais à l'égard desquels le Protocole modifiant la Convention portant création
du Fonds n'entrera en vigueur qu'à la date indiquée**

Mozambique	26 avril 2003
Madagascar	21 mai 2003
Nigéria	24 mai 2003
Gabon	31 mai 2003
Congo	7 août 2003
Guinée	2 octobre 2003
Tanzanie	19 novembre 2003
Namibie	18 décembre 2003
Ghana	3 février 2004

Appendice F: Modification du Manuel des demandes d'indemnisation

La section intitulée 'Dommages à l'environnement,' pages 31 et 32 de l'édition de juin 2000 du Manuel des demandes d'indemnisation, est remplacée par le texte suivant :

Dommages à l'environnement

Dans la plupart des cas, un déversement majeur d'hydrocarbures ne causera pas de dommages permanents à l'environnement car le milieu marin a un fort potentiel de régénération. S'il y a des limites à ce que l'homme peut effectivement faire pour améliorer un processus naturel, dans certaines circonstances, des mesures de remise en état raisonnables permettent d'accélérer la régénération à la suite d'un déversement d'hydrocarbures.

Toute mesure de remise en état raisonnable devrait viser à remettre le site endommagé en état où il aurait été si le déversement d'hydrocarbures n'avait pas eu lieu ou tout au moins dans un état aussi proche que possible de l'état où il se trouvait (c'est-à-dire rétablir une communauté biologique dont les organismes caractéristiques au moment du sinistre sont présents et fonctionnent de façon normale). Il est possible d'accepter des mesures prises à une certaine distance (mais toutefois d'une manière générale à proximité) de la zone endommagée, pour autant qu'il puisse être démontré que lesdites mesures faciliteraient effectivement le rétablissement des éléments endommagés de l'environnement. Il est essentiel de maintenir cette relation entre les mesures et les éléments endommagés, aux fins de conformité avec la définition du *dommage par pollution* figurant dans la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et la Convention de 1992 portant création du Fonds (voir page 9 de la version actuelle du Manuel).

Outre qu'elles satisfont aux critères généraux appliqués à la recevabilité des demandes d'indemnisation en vertu de la Convention de 1992 portant création du Fonds (voir pages 19 et 20 de la version actuelle du Manuel), les demandes au titre des mesures de remise en état de l'environnement ne sont jugées recevables que si elles répondent aux critères suivants :

- les mesures devraient être susceptibles d'accélérer de manière significative le processus naturel de rétablissement
- les mesures devraient viser à empêcher que le sinistre ne provoque d'autres préjudices
- les mesures devraient permettre de veiller autant que faire se peut à ce qu'il n'y ait pas de dégradation d'autres habitats ou d'effet délétère sur d'autres ressources naturelles ou économiques
- les mesures devraient être techniquement réalisables
- les mesures devraient être d'un coût proportionnel à l'étendue et à la durée du dommage subi et aux avantages susceptibles d'être obtenus

L'évaluation devrait être effectuée sur la base des renseignements disponibles au moment où les mesures de remise en état sont prises.

L'indemnisation n'est versée que dans le cas où des mesures raisonnables ont été ou doivent être effectivement prises et si le demandeur a subi un préjudice économique pouvant être calculé en termes monétaires. Le Fonds ne donne pas suite aux demandes pour dommages à l'environnement fondés sur des calculs abstraits effectués d'après des modèles théoriques. Il n'accorde pas non plus de dommages-intérêts à titre de sanction d'après le degré de tort de l'auteur du dommage.

Des études sont parfois requises pour établir la nature précise et l'étendue des dommages causés par le déversement et pour déterminer s'il est nécessaire et possible de prendre des mesures de remise en état. Ces études ne s'imposent pas dans tous les cas de déversement et seront normalement le plus indiquées pour les sinistres importants à propos desquels il est établi que des dommages majeurs ont été causés à l'environnement.

Le Fonds peut participer au coût de ces études à condition que celles-ci portent sur des dommages relevant de la définition du *dommage par pollution* énoncée dans les Conventions, y compris les mesures de remise en état raisonnables d'un environnement endommagé. Pour que ces études puissent ouvrir droit à indemnisation, il est essentiel qu'elles fournissent des renseignements fiables et utilisables. Pour cette raison, les études doivent être menées avec une grande conscience professionnelle et selon une méthode rigoureuse, objective et équilibrée. Cela est tout à fait possible avec la mise en place dans l'État Membre touché d'un comité ou autre dispositif chargé de concevoir et de coordonner ce type d'études, outre les mesures de remise en état.

La portée de ces études ne doit pas être hors de proportion avec l'étendue de la contamination et ses effets prévisibles. Par ailleurs, le simple fait que l'étude de suivi écologique montre qu'aucun dommage important par pollution à long terme ne s'est produit ou qu'aucune mesure de remise en état ne s'impose pour rétablir l'environnement n'exclut pas que l'étude puisse faire l'objet d'une demande d'indemnisation.

Le Fonds devrait être invité dès le début à intervenir au moment de décider si tel ou tel sinistre doit ou non faire l'objet d'une étude de ce type. S'il est décidé qu'il est justifié de procéder à cet étude, le Fonds devrait avoir la possibilité de participer à la planification et de déterminer le mandat pour l'étude. À cet égard, le Fonds pourrait jouer un rôle important en permettant de garantir que ne soient pas repris inutilement dans l'étude de suivi écologique des éléments qui ne feraient que répéter ce qui a déjà été fait dans d'autres études. Un autre rôle que le Fonds aurait à jouer consisterait à veiller à ce qu'il soit fait appel aux méthodes et experts appropriés. Il est essentiel que la progression des études fasse l'objet d'un suivi et qu'il soit rendu compte des résultats de manière claire et impartiale. Cette approche aurait toute son importance pour le sinistre en cause mais permettrait également au Fonds de tirer de ces études des données utiles aux cas à venir.

Il importe également de souligner que la participation du Fonds à la planification des études sur l'environnement n'impliquerait pas nécessairement qu'il considèrerait comme étant recevables les mesures de remise en état proposées ou entreprises ultérieurement.

Appendice G : Composition et mandat de l'Organe de contrôle de gestion des FIPOL

- 1 L'Organe de contrôle de gestion se compose de sept membres élus par l'Assemblée du Fonds de 1992 : un, à titre personnel, en tant que Président, proposé par les États Membres; cinq, à titre personnel, proposés par les États Membres; un sans relation avec l'Organisation (une 'personnalité extérieure') ayant les connaissances spécialisées et l'expérience requises en matière de contrôle de gestion, proposé par le Président de l'Assemblée du Fonds de 1992. Les propositions, accompagnées du curriculum vitae du candidat, sont communiquées à l'Administrateur six semaines au moins avant la session au cours de laquelle a lieu le scrutin.
- 2 Les membres de l'Organe ont un mandat de trois ans, renouvelable une fois. Trois des sièges du premier organe de contrôle de gestion élu ne sont pas renouvelables.
- 3 Les membres de l'Organe s'acquittent de leurs fonctions en toute indépendance et dans l'intérêt de l'ensemble de l'Organisation. Les membres qui sont proposés par les États membres ne peuvent recevoir aucune instruction de leur gouvernement.
- 4 Les frais de mission des six membres de l'Organe qui sont proposés par les États Membres sont pris en charge par l'Organisation. Les frais de mission du membre sans relation avec l'Organisation (la 'personnalité extérieure') sont également pris en charge, ainsi que des honoraires d'un montant raisonnable.
- 5 L'Organe de contrôle de gestion a pour mission :
 - a) d'analyser l'efficacité dont l'Organisation fait preuve en ce qui concerne les questions importantes; questions financières, contrôles internes, procédures opérationnelles et gestion des risques;
 - b) de faire mieux comprendre au sein de l'Organisation le rôle du contrôle de gestion, d'améliorer l'efficacité et de constituer le lieu de discussion où sont examinées les questions de contrôle interne, de procédures opérationnelles, y compris les questions soulevées dans le rapport du Commissaire aux comptes;
 - c) de discuter avec le Commissaire aux comptes de la nature et de l'étendue de chaque vérification à venir;
 - d) d'examiner les états et les rapports financiers de l'Organisation;
 - e) d'examiner tous les rapports pertinents du Commissaire aux comptes, y compris les rapports sur les états financiers de l'Organisation; et
 - f) de formuler les recommandations appropriées à l'intention des Assemblées.
- 6 L'Organe de contrôle de gestion se réunit normalement au moins deux fois par an. Le Président de l'Organe et le Commissaire aux comptes peuvent demander la tenue d'autres réunions. Les réunions sont convoquées par l'Administrateur en consultation avec le Président de l'Organe.
- 7 Le Commissaire aux comptes, l'Administrateur et le Chef du Service des finances et de l'administration assistent normalement aux réunions.
- 8 Le Président de l'Organe fait rapport sur les travaux de ce dernier à chaque session ordinaire des Assemblées.
- 9 Tous les trois ans, les Assemblées réexaminent le fonctionnement de l'Organe de contrôle de gestion et son mandat en s'appuyant sur un rapport d'évaluation établi par le Président de l'Organe.

Appendice H : Résolution N°7 du Fonds de 1992

Adoptée par l'Assemblée de 1992 à sa 7ème session, tenue en octobre 2002

L'ASSEMBLÉE DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES (FONDS DE 1992),

NOTANT que la Convention de 1992 portant création du Fonds compte 71 États Parties, que 11 États ont déposé un instrument de ratification ou d'adhésion et qu'un certain nombre d'autres États devraient sous peu devenir Parties à la Convention,

RECONNAISSANT que, du fait de l'accroissement notable d'États Membres du Fonds de 1992, l'Assemblée de l'Organisation pourrait, dans un avenir proche, ne plus être en mesure de constituer un quorum,

SACHANT que, de ce fait, le Fonds de 1992 ne pourra plus fonctionner normalement,

TENANT COMPTE de ce que l'objectif du Fonds de 1992 est d'indemniser les victimes de dommages dus à la pollution par les hydrocarbures dans les États Membres,

RAPPELANT que, en vertu de l'article 18.14 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Assemblée a pour fonctions de s'acquitter de toute fonction nécessaire au bon fonctionnement du Fonds de 1992,

CONSCIENTE que, en vertu de l'article 18.9 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, l'Assemblée peut instituer tout organe subsidiaire, permanent ou temporaire, qu'elle juge nécessaire, de définir son mandat et de lui donner les pouvoirs requis pour exercer les fonctions qui lui ont été confiées,

CONSCIENTE de la nécessité d'instituer une structure qui permette au Fonds de 1992 de fonctionner même si l'Assemblée ne parvient pas à constituer un quorum lors d'une ou de plusieurs de ses sessions;

RECONNAISSANT qu'il incombe d'une manière générale à l'Assemblée de veiller au bon fonctionnement du Fonds de 1992 et qu'il est donc de son devoir de prendre les mesures nécessaires à cet effet,

- 1 **CHARGE** l'Administrateur de convoquer une session ordinaire de l'Assemblée du Fonds de 1992 une fois par année civile, comme cela est énoncé à l'article 19, paragraphe J, de la Convention de 1992 portant création du Fonds et, dans les invitations, de prier instamment les États de faire tout ce qui sera en leur pouvoir pour se faire représenter à cette session, en appelant leur attention sur les conséquences qu'aurait l'absence de quorum;
- 2 **CRÉE PAR LA PRÉSENTE** un nouvel organe dénommé Conseil d'administration, chargé du mandat suivant :
 - a) assumer les fonctions attribuées à l'Assemblée par la Convention de 1992 portant création du Fonds ou autrement nécessaires pour le bon fonctionnement du Fonds de 1992;
 - b) élire les Membres du Comité exécutif conformément à la Résolution N°5 du Fonds de 1992;
 - c) donner à l'Administrateur toutes instructions à la gestion du Fonds de 1992;
 - d) veiller à la bonne application des dispositions de la Convention et de ses propres décisions;
- 3 **DÉCIDE EN OUTRE** que le Conseil d'administration exercera ses fonctions dans tous les cas où l'Assemblée n'aura pu constituer un quorum, sous réserve que l'Assemblée reprenne ses fonctions si elle parvenait à constituer un quorum à une session ultérieure;
- 4 **DÉCIDE** que les États et organisations ci-après sont invités à participer aux sessions du Conseil d'administration :
 - a) les États Membres du Fonds de 1992;
 - b) les autres États qui seraient invités à assister aux sessions de l'Assemblée en qualité d'observateurs; et
 - c) les organisations intergouvernementales et les organisations internationales non gouvernementales dotées du statut d'observateur auprès du Fonds de 1992; et

5 DÉCIDE EN OUTRE :

- a) que les décisions du Conseil d'administration sont prises à la majorité des voix des États Membres du Fonds de 1992 présents et votants, étant entendu que les décisions qui, en vertu de l'article 22 de la Convention de 1992 portant création du Fonds, requièrent la majorité des deux tiers des États contractants présents sont prises à la majorité des deux tiers des États Membres du Fonds de 1992 présents;
- b) que, pour les réunions du Conseil d'administration, le quorum comprend au moins 25 États Membres;
- c) que le Règlement intérieur du Conseil d'administration est identique à celui de l'Assemblée, dans la mesure applicable;
- d) que les délégations doivent soumettre des pouvoirs, conformément à l'article 9 du Règlement intérieur de l'Assemblée; et
- e) que les sessions du Conseil d'administration sont publiques, sauf si le Conseil en décide autrement.

Appendice I : Projet de résolution sur l'interprétation et l'application de la Convention de 1992 sur la responsabilité civile et de la Convention de 1992 portant création du Fonds

L'ASSEMBLÉE DU FONDS INTERNATIONAL D'INDEMNISATION DE 1992 POUR LES DOMMAGES DUS À LA POLLUTION PAR LES HYDROCARBURES créé en vertu de la Convention internationale de 1992 portant création d'un Fonds international d'indemnisation pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 portant création du Fonds),

NOTANT que les États Parties à la Convention de 1992 portant création du Fonds sont également Parties à la Convention internationale de 1992 sur la responsabilité civile pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Convention de 1992 sur la responsabilité civile),

RAPPELANT que le texte des Conventions de 1992 a été adopté dans le but de créer des règles et des procédures internationales uniformes pour déterminer les questions de responsabilité et pour assurer une indemnisation adéquate en de pareils cas,

CONSIDÉRANT qu'il est crucial pour un fonctionnement bon et équitable du régime mis en place par ces Conventions que celles-ci soient mises en œuvre et appliquées de manière uniforme dans tous les États Parties,

CONVAINCUE qu'il importe que les demandeurs au titre d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient, en matière d'indemnisation, traités de la même manière dans tous les États Parties,

CONSCIENTE du fait que, en vertu de l'article 235, paragraphe 3, de la Convention des Nations Unies de 1982 sur le droit de la mer, les États coopèrent pour assurer l'application et le développement du droit international de la responsabilité en ce qui concerne l'évaluation et l'indemnisation des dommages dus à la pollution du milieu marin,

RECONNAISSANT que, en vertu de l'article 31, paragraphe 3, de la Convention de Vienne de 1969 sur le droit des traités, il sera tenu compte, aux fins de l'interprétation du traité, de tout accord ultérieur intervenu entre les parties au sujet de l'interprétation du traité ou de l'application de ses dispositions et de toute pratique ultérieurement suivie dans l'application du traité par laquelle est établi l'accord des parties à l'égard de l'interprétation du traité,

APPELANT L'ATTENTION sur le fait que l'Assemblée et le Comité exécutif du Fonds international d'indemnisation de 1992 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1992), ainsi que les organes directeurs de son prédécesseur, le Fonds international d'indemnisation de 1971 pour les dommages dus à la pollution par les hydrocarbures (Fonds de 1971), composés de représentants des gouvernements des États Parties aux Conventions respectives, ont pris un certain nombre de décisions importantes relatives à l'interprétation des Conventions de 1992 et des Conventions précédentes de 1969 et de 1971 et à leur application, lesquelles décisions sont publiées dans le compte rendu des décisions des sessions de ces organes²², aux fins d'assurer que tous ceux qui demandent réparation d'un dommage dû à la pollution par les hydrocarbures soient traités de la même manière dans tous les États Parties,

SOULIGNANT qu'il est vital que ces décisions reçoivent toute l'attention voulue lorsque les tribunaux nationaux des États Parties prennent des décisions relatives à l'interprétation des Conventions de 1992,

ESTIME que les tribunaux des États Parties aux Conventions de 1992 devraient tenir compte des décisions prises par les organes directeurs du Fonds de 1992 et du Fonds de 1971 relatives à l'interprétation et à l'application desdites Conventions.

²² Site web des FIPOL: www.iopcfund.org

